Annual Report | 2004

The Federal Bridge Corporation Limited

La Société des ponts fédéraux Limitée

THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED ◆ THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED ◆ THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION, LTD ◆ THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

Canada

Letter to the Minister 1

Message from the President 2

Profile and History 6

Our Business and Organization 8

Management Discussion and Analysis 2003-2004 12

Financial Highlights 19

Our Challenges 26

Bridges and Transportation Infrastructures 32

Boards of Directors and Officers, Committees of the Board of Directors and Subsidiary Summaries 35

Consolidated Financial Statements as of March 31 45

Corporate Offices 58

105-00668/

Ottawa, June 30, 2004

The Honourable
Tony Valeri, P.C., M.P.
Minister of Transport
29th floor
330 Sparks Street
Tower C, Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Minister,

In accordance with the provisions of Section 150 of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit the Annual Report of The Federal Bridge Corporation Limited for the fiscal year ending March 31, 2004.

This Report also contains the financial statements of the Corporation, which have been audited by the Auditor General of Canada. In the interests of economy, this Report also incorporates the Annual Reports of our subsidiary organizations, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, and the St. Mary's River Bridge Company.

Yours truly,

Michel Fournier
President and Chief Executive Officer

Canada

MESSAGE FROM THE PRESIDENT

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) and its subsidiary companies are together responsible for the management and maintenance of three international bridge crossings in Ontario and five domestic infrastructures in the Greater Montréal area. Our 2003-2004 activities involved major and ongoing maintenance activities, management improvement initiatives, and forward planning. Over 141.7 [*] million vehicle transits are recorded annually in the Montréal region, at the Seaway International Bridge, at Sault Ste-Marie and at the Thousand Islands Bridge.

Our bridges play an essential role in the movement of people and goods between Canada and the U.S. The role and contribution of our infrastructure to the North American economy and on commercial and commuter transportation is significant.

Over the last year, traffic volumes decreased slightly at the international crossings at Sault Ste-Marie and the Thousand Islands Bridge. At the Seaway International Bridge, traffic volu... increased while in the Montréal area, volum-s continue to increase; The Champlain Bridge alone has experienced a doubling of truck traffic between 1993 and 2002 — an increase of about 11% per year [*].

Security considerations continue to guide many of the activities of the Corporation and its subsidiaries. During the fiscal year 2003-2004, the Corporation's Risk Management Committee as well as the Risk Management Committee of The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and The Seaway International Bridge Corporation Ltd. undertook a comprehensive risk assessment evaluation of their operations. The purposes of these evaluations were to examine the known risks, identify new risks, the probability of occurrence, the individual consequences, the measures to control each risk, the state of preparation and the vulnerability of the Corporation. By continuing the established Risk Management practices and building on them for the future, the Corporation and its subsidiaries are continuing to focus on risks that affect the users of our infrastructures while ensuring security, safety and reliability.

National security imperatives continue to affect traffic processing due to increased inspections, especially during peak periods, at international border crossings. Because of concerns of both Canadian and U.S. governments over the impact of this situation on trade, tourism, and other commercial activities, special initiatives have been announced to smooth the flow of traffic, including the application of advanced technology for detection and clearance.

The Canada Border Services Agency (CBSA) has primary responsibility for border initiatives, many of which may affect FBCL infrastructures, traffic flow, and staffing requirements.

The two-year deck replacement project of the Jacques Cartier Bridge, which was completed in 2002, received one international and several other industry awards. Last Summer, the *Chicago based Precast/Prestressed Concrete Institute* awarded the international PCI Design Award in the Best Rehabilitated Bridge category to this project, in recognition of the innovative and effective construction methods used to complete the project.

In its recent *National Cooperative Highway Research Program* report, the *Transportation Research Board of the National Academies*, an organization which evaluates and determines international best practices for "Prefabricated Bridge Elements and Systems to Limit Traffic Disruption During Construction" highlighted the Jacques Cartier Bridge Deck Replacement Project in the United States as an example for other similar projects.

NCHRP
SYNTHESIS 324
NATIONAL COOPERATIVE HIGHWAY RESEARCH PROGRAM
Prefabricated Bridge Elements and Systems to Limit Traffic Disruption During Construction
A Synthesis of Highway Practice

[*] See table and notes on page 9.

Michel Fournier

The Jacques Cartier Bridge, which has become an icon of the City of Montreal will mark its 75th anniversary in 2005. Several initiatives are being considered to mark the anniversary, including the installation of architectural lighting on the structure.

The closed-circuit television system used is monitored by representatives from the Québec Ministry of Transportation (MTQ) and the Sûreté du Québec (SQ), to assist in traffic management and security respectively. Increased video camera surveillance and police bicycle patrols have helped increase overall security on the Jacques Cartier and Champlain Bridges.

Following several months of research, discussions and studies, the feasibility study to install anti-jump barriers on the Jacques Cartier Bridge was completed in October 2003. The study did not provide an option that met all three reference criteria (efficiency, visual aesthetics and reasonable cost) originally established by the Corporation. Over the last two years, six additional cameras have been installed, the Camera Surveillance Control Centre was modified and maximized to improve monitoring operations by SQ officers. Cycling patrols (SQ and privately operated) were put in place last summer and will be active again this year. New barrier options involving the raising of the existing pedestrian safety barriers were tested to dissuade suicides. Our vision is to implement a solution which will maximize safety with minimum inconvenience for all bridge users.

With this decision, the Corporation gives the benefit of the doubt to the committee and specialized psychologists who state that a more secure barrier will not only save lives, but will also prevent migrations to other bridges or use of other methods.

FBCL continued its involvement and contribution towards feasibility studies examining a light rail transit solution on the *Estacade* of the Champlain Bridge in Montreal, and participated in discussions concerning the completion of Autoroute 30. Both projects will have an important impact on the use of FBCL infrastructures. FBCL has the specialized expertise to assist all partners involved in these projects.

Modeling for a project under study to install architectural lighting to mark the 75th Anniversary of the Jacques Cartier Bridge.

MESSAGE FROM THE PRESIDENT

Number of employees
as at March 31, 2004

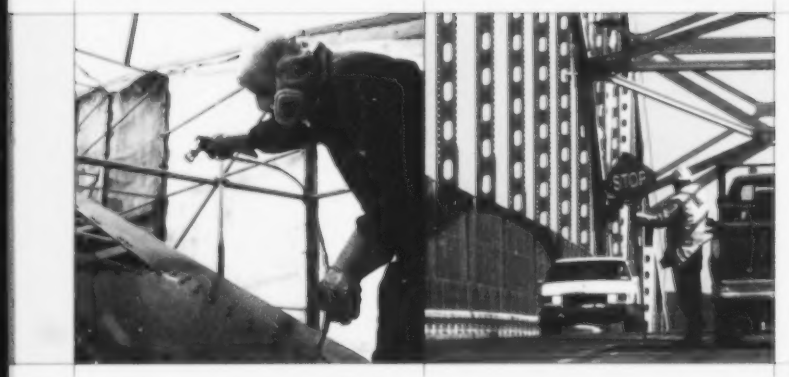
	FBCL	JCCBI	SBRC	TIBA	SMWBC
Full-time	13	44	18	32	32
Seasonal [1]	n/a	0	20	25	18
FTE (contracts) [2]	1	245	12	2 [4]	—
FTE (special projects) [3]	n/a	2018 [3]	n/a	4.5	n/a

1 Includes part-time and students

2 Full-time equivalents for contracts to private sector

3 Major rehabilitation work on Jacques Cartier Bridge 2001-2002 (source: Actionfiers économiques des travaux de remplacement du tablier du pont Jacques Cartier, Groupe IBSI, February 2001)

4 Part-time



Left: Painting the superstructure of the Jacques Cartier Bridge
Right: Maintenance work at the Sault Ste. Marie International Bridge

The *Financial Administration Act* (FAA) requires FBCL to undergo a special examination every five years. The report following such examination at FBCL was released in April 2003. In the report, the Assistant Auditor General stated that with respect to the criteria established for the examination: "there is reasonable assurance that there are no significant deficiencies in the systems and practices examined." The Corporation and its subsidiaries have also adopted a series of performance indicators to improve management and operations.

Over the year 2003-2004, the leadership and stewardship shown by our Board of Directors and its various committees, largely focused on consolidation and renewal, bridging past initiatives and future directions. Corporate Governance Practices have been a key preoccupation of the Corporation.

A Corporate Governance Committee was established and is responsible for making recommendations to the Board on matters relating to our corporate governance regime, including the development and implementation of methods to ensure an efficient Board.

In April 2004, as President of the Corporation, I attended many special consultation meetings with Heads from all federal institutions, to re-examine federal governance as it is being implemented today, to develop recommendations for improving governance and management practices of federal institutions. A similar initiative is underway, involving our Vice-President of Communications and representatives of all federal Crown Corporations to discuss practices in the disclosure of information and other issues of mutual interest.

Scenarios for financial self-sufficiency are being examined for the Seaway International Bridge and the Sault Ste. Marie International Bridge as part of FBCL's financial management activities. The implementation of currency exchange equity for tolls has been carried out at our three international bridges: the Sault Ste. Marie International Bridge, the Thousand Islands Bridge and the Seaway International Bridge.

The FBCL in cooperation with Transport Canada initiated a review of the intergovernmental agreement negotiated with the Michigan Department of Transportation (MDOT). Proposals for refinement of the agreement have been identified and discussed with MDOT.

In all its activities and those of its subsidiaries, FBCL's objectives have been to seek "best practices" in managing all aspects of environmental protection and risk. The Corporations have prepared an environmental inventory of all properties.

Painting of structures is done in enclosed spaces, the air is filtered before being re-emitted into the atmosphere, and lead-free products are used. Work methods involve recovering, recycle and disposal of all waste, abrasive debris, and dry material such as concrete, cement, and old paving. The Corporation tracks and monitors the quantity of waste that is produced by sandblasting and paint scaling operations and sent to disposal sites or waste areas.

The FBCL faces two major reconstruction projects in the next few years. A very important project will be coordinated with the Seaway International Bridge Corporation Ltd. in Cornwall, Ontario, where the North Channel span of this international bridge will require a major replacement, with implementation planned within the next three to five years.

An environmental assessment is underway and will contribute to the decision to either replace the deck of the existing span or replace the North Channel section of the bridge by a new low level span, on the basis of upcoming discussions with the appropriate departments and agencies.

In Montreal, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated is planning a deck replacement for the federal portion of the Honoré Mercier Bridge in 2006 and 2007. The federal portion of the Honoré Mercier Bridge consists of four lanes over approximately 1.4 kilometres.

Underlying every initiative of the FBCL, its subsidiary companies and each of its employees is a continuing commitment to apply the full extent of its expertise toward the service of its clients.

Michel Fournier
President and Chief Executive Officer

Structures Vehicle Transits 2003-2004

Champlain Bridge	47,429,000 [1]
Bonaventure Autoroute	15,810,000 [2]
Jacques Cartier Bridge	39,524,000 [1]
Melocheville Tunnel	4,343,000 [1]
Honoré Mercier Bridge	28,062,000 [1]
Seaway International Bridge	2,549,000 [3]
Thousand Islands International Bridge	2,081,000 [4]
Sault Ste. Marie International Bridge	1,898,000 [5]
TOTAL	141,696,000

1. *Étude des ponts de la Rive Sud – Solutions globales – Transport de personnes et de marchandises*, by Roche Ltée, (August 2003)
2. Estimate based on Champlain Bridge traffic
3. Traffic counts, Seaway International Bridge Corporation Ltd.
4. Traffic counts, Thousand Islands Bridge Authority
5. *Final Audit Report for the International Bridge*, Sault International Bridge Authority

Scaled model of the planned low-level bridge project to replace the existing high-level structure at the Seaway International Bridge

PROFILE AND HISTORY

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) is a Crown corporation, which was established in 1998 under the *Canada Business Corporations Act* to operate the bridge and highway assets formerly under the control of The St. Lawrence Seaway Authority. Its articles of incorporation provide that it can assume responsibility for other bridges and structures if the Governor in Council so orders, and since 1998, other assets have been added to its responsibilities.

The FBCL controls two categories of assets: those that are financially self-sufficient through the collection of tolls, and those that depend on government funding for their operations. Self-sufficient assets include the Thousand Islands International Bridge; the Seaway International Bridge in Cornwall; and the Sault Ste. Marie International Bridge. All FBCL assets are operated by its subsidiary companies or through partnership agreements. Our international crossings are the Thousand Islands International Bridge; the Seaway International Bridge located in Cornwall; and the Sault Ste. Marie International Bridge.

Assets requiring government funding include the Jacques Cartier and Champlain bridges, the Champlain Bridge Ice Control Structure, the Bonaventure Autoroute and a portion of Autoroute 15; half of the Honoré Mercier Bridge and the Melocheville tunnel.

The Thousand Islands Bridge Authority (TIBA) and the St. Mary's River Bridge Company (SMRBC) finance their activities through their operating revenues.

Seaway International Bridge
Pont international de la voie maritime

Toll booth at the Seaway International Bridge in Cornwall.

The Seaway International Bridge plays a key role in commercial trade between Canada and the United States.

OUR ORGANIZATION

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) was incorporated in 1998 to assume the non-navigational management responsibilities of The St. Lawrence Seaway Authority. These include properties of The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and in a joint venture with its U.S. partner, the Seaway International Bridge Corporation, Ltd. At the same time, the FBCL assumed responsibility for the management of the Canadian portion of the Thousand Islands International Bridge. In 2000, the FBCL acquired the Canadian half of the Sault Ste. Marie International Bridge and was represented on the Joint International Bridge Authority mandated to manage and operate this bridge.

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI) is financed mainly through appropriations, as well as through revenues from other sources such as leases and licenses.

The Corporation's main activities fall into two specific sectors, namely Engineering and Construction, and Operations and Maintenance. These sectors are supported by administrative departments, such as Legal Affairs, Procurement, Finance and Human Resources.

The Engineering and Construction department manages the activities related to major construction, renovation and repair projects that specifically target the components of civil and road engineering structures, such as piers, beams, decks, steel structures, foundations, pavement and painting as well as systems controlling lighting, lane signals, cameras and traffic counts.

The Operations and Maintenance department is on the front line regarding activities that directly affect users. This department specifically oversees and manages contracts for snow removal, the spreading of abrasives, road cleaning and maintenance; landscaping; replacement of guardrails; sealing cracks and lubricating bearings; maintenance and operation of systems controlling lane signals, surveillance cameras, electrical distribution and road lighting.

The *Sûreté du Québec* polices the Jacques Cartier and Champlain Bridges, the Bonaventure Autoroute and the Champlain Bridge Ice Control Structure (*Estacade*) under the terms of a contractual agreement.

Since 1982, a reserved bus lane has been operational at rush hours on the Champlain Bridge. A provincial government agency responsible for public transit operates the reserved lane.

The Seaway International Bridge Corporation Ltd. (SIBC) is mandated to be financially self-sufficient through the collection of tolls. Any operating surpluses are returned to the Owners, the Federal Bridge Corporation limited and its US partner, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

The SIBC operates and maintains an international toll bridge on the Highway 138 corridor between Cornwall and New York Highway 37. The crossing comprises two high level bridges that cross the north and south branches of the St. Lawrence River, and an inter-connecting road on Cornwall Island. The island forms part of the Akwesasne Reserve which is located on this island. SIBC is the seventh busiest toll bridge crossing between Canada and the USA. Compared to other crossings, the traffic is primarily local and regional. There are more transits on the Seaway International Bridge than on the international toll crossings at Ogdensburg, the Thousand Islands and Sault Ste. Marie.

Our vision

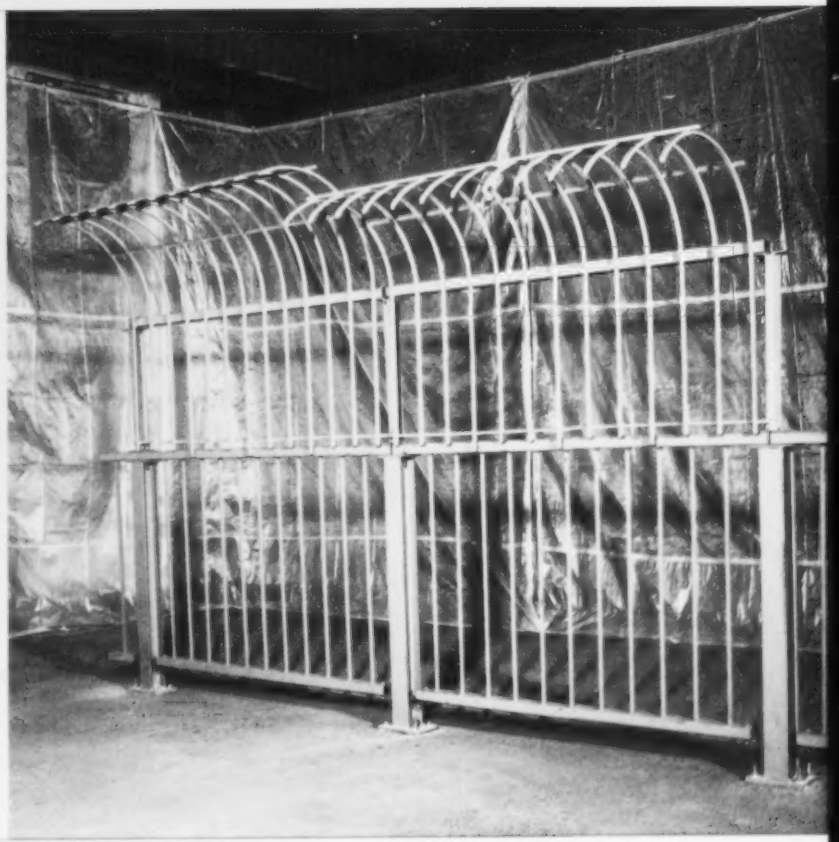
The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) intends to become recognized as an essential and value added partner in the management, construction and operation of bridges and highway infrastructures in Canada.

The quality of the work accomplished since 1998 has enabled the FBCL to earn the recognition of the Ministère des Transports du Québec (MTQ). In fact, as part of the Autoroute 30 Project in the Province of Quebec, and at the request of the Minister of Transport of Canada, the FBCL is on a joint steering committee with representatives of the federal and provincial governments for its expertise in design projects and bridges.

The FBCL will continue its efficient and quality work so as to reinforce the perception that the Corporation is an essential partner among infrastructure owners in Canada.

Our mission

As an integral component of Canada's economic activity, it is the Federal Bridge Corporation Limited and its subsidiaries' mission to manage, operate and maintain the bridges and highway infrastructure under their jurisdiction so as to provide users with safe, reliable and efficient transit. To meet this goal, the Corporation and its subsidiaries enforce sound management practices and environmentally friendly policies, and ensure a deserved recognition of Government of Canada activities.



Example of prototypes prepared to raise the existing railing of the Jacques Cartier Bridge to prevent suicide attempts.

OUR ORGANIZATION

The Estacade (left) is 2,043 metres long and runs parallel to the Champlain Bridge at 305 metres upstream.

Our values

In order to fulfill the FBCL mission, Corporation management and personnel base their decisions and actions on seven principal values:

- Sound management practices;
- Good planning;
- Strategic alliances and communications;
- Customer satisfaction through efficiencies;
- Safety and security for customers and facilities;
- Preserving the environment;
- Respect and value the contributions of all.

The most recent illustration of tangible results from the implementation of these values is the outstanding success of the $127 million deck replacement project undertaken by our subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI) on the Jacques Cartier Bridge, completed in November 2002.

In addition to the many awards received in Canada in recognition of this innovative construction initiative, the project was also awarded the 2003 PCI Design Award from the Chicago based Precast/Prestressed Concrete Institute, in the Best Rehabilitated Bridge category. The project was competing with major prefabricated structures in the United States, Mexico and Canada.

This type of accomplishment was made possible through the expertise and commitment of our human resources. Today, their expertise in the fields of maintenance, construction management and infrastructure security is indisputable.

One of FBCL's main challenges is keeping its professionals at the leading edge in terms of expertise and continuing its work to harmonize its human resources policies and programs across the organization. The Corporation's approach to its human resources activities focuses on improved productivity and harmonious relations as a way to promote the development of skills and improve the quality of services offered to its clients.

Left : traffic on the Champlain Bridge.
Right : Bonaventure Autoroute.

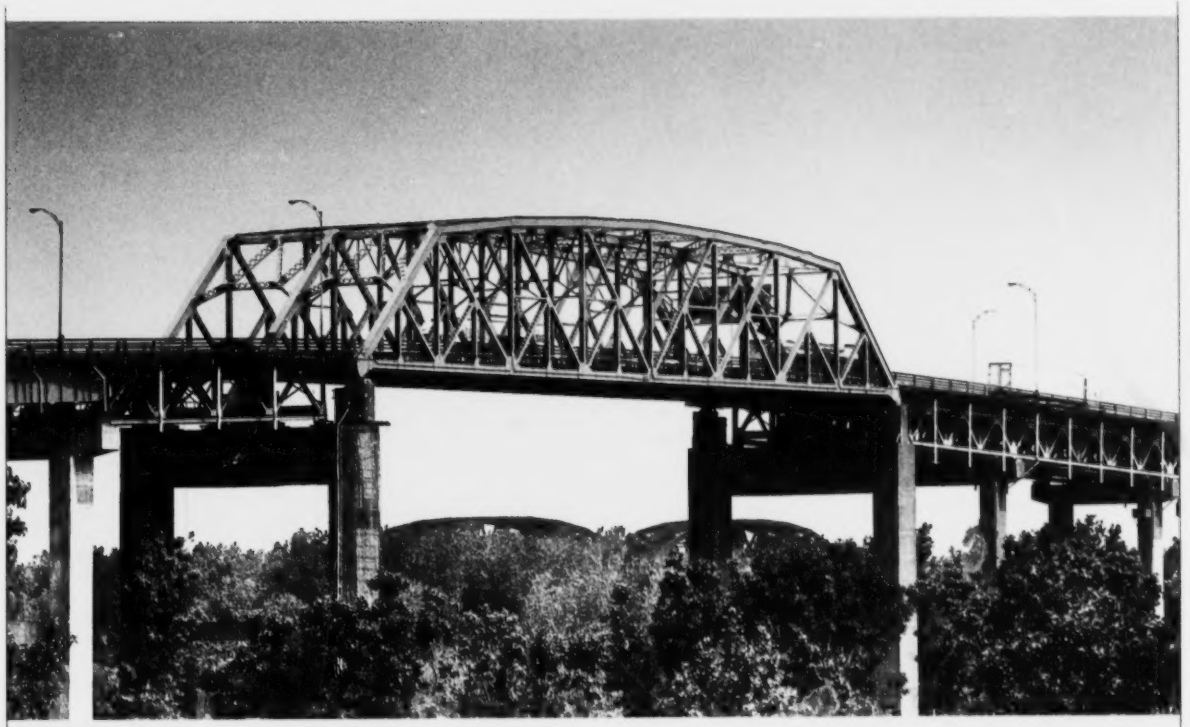
Champlain Bridge over the St. Lawrence Seaway.

MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS

Our clients

Bridges, roads and tunnels are an integral component of people's daily lives: commuters, tourists, travellers and pedestrians alike use them on a regular basis. Yet, there is little awareness as to the crucial role they play in our international trade, economy, and emergency systems, as well as the security of the nation.

The importance of ensuring that the structures managed by the FBCL operate efficiently and safely can be illustrated by traffic data. In all, FBCL structures carry annual vehicle transits estimated at more than 141.7 millions, plus about 8 million urban public transits. Underlying every initiative of the FBCL, its subsidiary companies and each of its employees is a continuing commitment to apply the full extent of its expertise in the service of these clients.



Honoré Mercier Bridge over the St. Lawrence Seaway.

Our partners

As an essential player in bridge management, the FBCL will continue to consolidate existing partnerships and be alert to new opportunities for cooperation. The principal methods used by the FBCL to maintain harmonious relations with its partners and remain open to new opportunities are as follows:

- The FBCL is working with Transport Canada, the Canada Revenue Agency, state and federal U.S. government agencies, as well as the bridge authorities in evaluating proposals to apply new technology and operational initiatives to smooth the traffic flow at international crossings.

- Committee composed of representatives of our subsidiary the Seaway International Bridge Corporation Ltd., Transport Canada, the Department of Indian and Northern Affairs Canada and the Akwesasne Mohawk Council to address Mohawk Community issues related to the Seaway International Bridge;

- A Joint Steering Committee with representatives from the Canadian and Québec governments to investigate the feasibility for a light rail transit system on the Champlain Bridge Ice Control Structure in the Montréal region;

- A Committee with representatives from the Canadian and Québec governments to complete Autoroute 30 in the form of a public/private partnership;

- Management Committee (which is a sub-committee of the Board of directors, composed of representatives from the SIBC and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation) whose role is to support the Seaway International Bridge Corporation, Ltd. in fulfilling its mandate;

- Involving partners in organizing special events to mark the 75th anniversary of the Jacques Cartier Bridge during the summer of 2005;

- Collaboration with the Société du Havre de Montréal, whose mandate is to submit a strategic development plan for the Montréal harbour area properties, including improving public access to the St. Lawrence River;

- As recommended in the special examination report of the Auditor General of Canada, FBCL established a special committee to provide additional managerial oversight of the TIBA activities over the Canadian portion of the Thousand Islands Bridge. Participants in the Committee are the Three Canadian directors of TIBA as well as representatives from FBCL.

- Collaboration with the Ministère des Transports du Québec and the Mohawk Council of Kahnawake to ensure efficient coordination of work and to take into consideration economic, social and environmental factors in the planning of the Honoré Mercier Bridge deck replacement project;

- Short and long term requirements of the Thousand Islands Bridge and the Seaway International Bridge are being addressed through a binational study involving the New York State Department of Transportation, Transport Canada, the Ontario Ministry of Transportation, FBCL, TIBA and SIBC. This study is considering the full range of options for improving bridge capacity and streamlining the flow of vehicles through such means as infrastructure investments, operational improvements, processing / inspection techniques and/or technology applications.

- Through the joint efforts of the Ontario Ministry of Transportation, FBCL, the Thousand Islands Bridge Authority and Transport Canada, an additional traffic lane from Highway 401 to the border at the Thousand Islands Bridge to separate truck traffic from automobile traffic is almost complete.

Piers under the Honoré Mercier Bridge

MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS

Sûreté du Québec patrols at St. Helen's Island on the Jacques Cartier Bridge

Economic considerations

Canada's economy has always depended on both east-west and north-south transportation for its development and growth. Population growth, increasing numbers of travellers, increased trade and the evolution of the trucking industry are some of the factors that have contributed to increased demand for improved surface transportation services that are at the core of FBCL activities.

Based on figures published by Roche-Deluc, Consulting Group in 2000, the number of trucks crossing the Champlain Bridge doubled between 1993 and 2002, increasing by 11% every year. In 2002, 4.5 million trucks used the bridge, compared to less than 2 million in 1992.

This increase in the number of trucks has a direct impact on the structure of the bridge. For this reason, the FBCL has focused on the urgency of building a bypass highway around Montréal (Autoroute 30). A recent study commissioned by the JCCBI has demonstrated that, without the completion of Autoroute 30, the increasing number of trucks using the Champlain Bridge will reduce the operating life of the bridge significantly.

In the Greater Montréal region, population density is very high, and for the past several years, a sustained increase in traffic on the Corporation's infrastructures has been noted. Among other things, this is due to the phenomenon of urban sprawl, the increased number of cars on Montréal's South Shore and more goods moved by truck.

Moreover, the Seaway International Bridge and the Thousand Islands International Bridge rank seventh and eighth, respectively, among the busiest international toll bridges between Canada and the United States.

External factors that have an impact on operations

One of the major determinants of traffic volumes at the Canada/US border is the dollar value of trade between theses two countries. Exports from Canada to the US increased from $270 billion in 1998 to $345 billion in 2002 which represents 87% of the total exports from Canada to all countries (source: Statistics Canada). However it should be noted that the distribution of the exports has changed significantly. Over the past five years, exports from Ontario to New York State has declined by 34% while exports to California increased by 41%. The economic slowdown in New York State coupled with the redistribution of Ontario/US trade has impacted on truck traffic at FBCL's international bridges.

Moreover, the delays at international bridges caused by more intense screening by customs and immigration officials has affected discretionary travel for tourism, shopping and other activities. Over the past year, traffic at Sault Ste. Marie International Bridge has declined by over 10% and at the Thousand Islands Bridge by 5%. Only at the Seaway International Bridge was there an increase of 2% in traffic, however, this increase was the result of a growth in travel by native groups that receive free transits.

Opportunities examined

In cooperation with the National Capital Commission (NCC) and Public Works and Government Services Canada (PWGSC), the FBCL commissioned due diligence studies on engineering and management intended to identify the capital assets and operating needs of the five bridges in the National Capital Region that cross the Ottawa River. The studies focused on scenarios concerning the ownership of the five bridges which would rest with the NCC while a single government entity, namely the FBCL, would manage the integrated operations of the five bridges.

In addition, concerned with optimizing traffic flow in the Montréal metropolitan region, the FBCL has initiated several traffic and feasibility studies* with respect to the completion of Autoroute 30, the bypass road around Montréal. With this data*, the FBCL has been able to demonstrate that action is required urgently as a result of the congestion on the bridges, otherwise serious traffic problems will be experienced on a short-term basis.

To summarize, the completion of Autoroute 30 and its connections to the existing highways will be carried out in two segments. The first divided segment of nearly 8 km, with four divided lanes, will be constructed between Candiac and Sainte-Catherine. A second 35-km segment, with four divided lanes, will be built between Châteauguay and Vaudreuil-Dorion. This latter segment will include two major bridges spanning the St. Lawrence River and St. Lawrence Seaway. A partnership between the public and private sectors is planned for these segments.

The Governments of Canada and Québec publicly announced federal and provincial commitments to completing the construction of Autoroute 30 between Candiac and Vaudreuil-Dorion by 2009.

* *Étude des ponts de la Rive Sud. Solutions globales : transport de personnes et de marchandises*, by Roche Deluc (August 2000)

Access to Jacques Cartier Bridge from the South Shore

MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS

Customer Service and relations with stakeholders

The FBCL realizes that fluid traffic on its structures has a considerable positive impact on the regional, provincial and Canadian economies, as well as the safety of users and the environment. As a result, our senior management is constantly looking for new solutions to relieve congestion on the bridges.

Painting work on the Jacques Cartier Bridge.

Light Rail Transit System

The FBCL is a participant on the joint Canada-Quebec Steering Committee, which is studying the feasibility of building a light rail transit system in the Montréal region.

In 2001, the federal government, through Economic Development Canada (EDC) and the FBCL, along with the Ministère des Transports du Québec agreed to contribute $14 million in financing, toward an opportunity and feasibility study. The Corporation's contribution is $1 million. The Metropolitan Transportation Authority (MTA) is the agent that administers the studies and reports to the joint Federal-Quebec Steering Committee.

The LRT system would connect the Autoroute 10 corridor to downtown Montreal. This collaboration focuses on the need to find a long-term solution for public transportation by employing the existing Champlain Bridge Ice Control Structure (*Estacade*).

Should the project proceed, it would contribute to reducing traffic congestion on the South shore bridges and would be a positive contribution to the environment and to the economy of the region of Montréal. Light Rail Transit would maintain the capacity of public transit in the Champlain Bridge corridor while removing an estimated 1,500 vehicles per rush hour period from bridges on the South Shore.

The rail layout, the system's technology and anticipated traffic demand have been determined. The technical studies and the environmental studies have been completed. Value engineering and cost benefit studies remain to be completed.

Closed-Circuit Television Surveillance System

In 2003, the FBCL provided financing to the ICCBI for work related to modernize the Closed-Circuit Television Surveillance System (CCTV) and telecommunications networks on the Jacques Cartier and Champlain bridges as well as the Bonaventure Autoroute.

The work included replacing an outdated black and white camera system with a new modern colour camera system including upgrading the surveillance centre. The new system operated by the Sûreté du Québec, will enable the policing authority to provide more accurate and extended surveillance. This investment is part of an Intelligent Transportation system (ITS) aimed at the efficient movement of vehicles.

Thousand Islands Bridge

The east rift bridge widening project was postponed from 2003 to 2004. The justification for this project is even greater since the Canada Revenue Agency (CRA) has introduced Free and Secure Trade (FAST) pre-clearance program for trucks at the Thousand Islands in December 2003. The widening project will greatly ease traffic flow.

On September 3, 2003, the contract for adding an additional southbound lane on highway 137 was awarded and the Province of Ontario decided to cover 100% of the cost of the improvements. The ITS component has not been developed yet. Originally this was to be a joint federal/provincial project and it had the approval of both levels of government but now the Province has decided to proceed by itself.

Environment

In 2003, ICCBI in collaboration with Environment Canada carried out investigations and testing into the toxicity of the groundwater beneath an old landfill site, situated on the Island of Montreal and adjacent to the Saint Lawrence River. A portion of this property, being under the Corporation's care, management and control, may require important mitigation measures to contain contaminants that could be entering the river.

Test results will be available in 2004 and any mitigation measures will be determined accordingly and in collaboration with environmental regulatory agencies. However, this remains to be determined. Special funding to implement corrective measures would require Treasury Board approval.

FBCL is managing risks over the deterioration of the North Channel span of the Seaway International Bridge in Cornwall, by studying the implication of repairing or replacing it with a low level structure.

FBCL is funding an environmental assessment (EA) for the repair or replacement of the North Channel Bridge. The eventual repair or replacement of this structure will significantly lower maintenance expenditures.

So far, a number of benefits were identified with the option of a low level bridge, including:

- Reduced maintenance cost;
- Reduced travel distance between Cornwall Island and the City of Cornwall;
- Elimination of the curve alignment;
- Improved overall traffic flow;
- Safety for our clients.

FBCL worked closely with the Mohawk Council of Akwesasne to ensure that the EA report is completed by June 2004. This deadline will allow sufficient time to review the report with Transport Canada and obtain the financing to pursue the selected option. If the construction of a new low level bridge option is selected, the Project Schedule indicates the start of construction for July 2007, and the opening of a new bridge to traffic in November 2008.

As a standard practice throughout 2003, SIBC fully enclosed the South Channel Bridge cable bent towers for sandblasting work zones, collected dust and sandblast material, monitored lead levels in the air and properly disposed of all materials. In addition the effectiveness of the Corporation's sewage treatment facilities was monitored, sources of groundwater infiltration were identified, and construction specifications for sewer line repairs were prepared.

Access ramp to St. Helen's Island from Jacques Cartier Bridge

RISK MANAGEMENT

RISK ASSESSMENT - During the fiscal year 2003-2004, the Corporation's Risk Management Committee as well as the Risk Management Committees of The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and The Seaway International Bridge Corporation Ltd. undertook a comprehensive Risk Assessment evaluation of their operations. The purposes of the risk assessment were to examine the known risks, identify new risks, the probability of occurrence, the individual consequences, the measures to control each risk, the state of preparation and the vulnerability of the Corporation and its subsidiaries. By continuing the established Risk Management practices and building on them for the future, the Corporation is continuing to focus on risks that affect the Corporation, its subsidiaries and the users of our infrastructures while ensuring increasing reliability.

INVITATION OF INSURANCE BROKERS - The Corporation's Risk Management Committee following the regulations set forth by Treasury Board, invited three major general insurance brokers to make an Insurance Conceptual Presentation for the purpose of establishing if the Corporation and its subsidiaries were properly insured, well served and fairly invoiced for their fees. The Committee upon its completion recommended the appointment of a broker for a five year period wherein compensation would be based on a fee basis rather than a commission significantly reducing overall costs. Annual insurance policies were also renewed with savings of $67,000 but without any reduction in policy coverage.

TERRORISM STUDY - In addition to the risk assessments by the Corporation and its subsidiaries, a study was performed by a consultant hired by Transport Canada to examine the vulnerability of all structures. The recommendations in the report were examined and action was taken on a priority basis to safeguard the structures.

INFRASTRUCTURE - In addition to regular inspections by maintenance staff, infrastructures undergo yearly inspections by consulting engineering firms specialized in the inspection of civil engineering structures. Detailed reports outlining priority interventions serve as a roadmap for major and regular maintenance.

FINANCIAL REPORTS AND AUDITS - Regular financial statements of each subsidiary and the Corporation are provided to their respective Audit Committees and Boards of Directors. The Corporation and its subsidiaries carry out self imposed yearly internal audits to review certain aspects of the business in addition to the audits performed by the Office of the Auditor General.

The FBCL developed working relationships with U.S. and state government agencies, Canadian and Provincial government agencies, First Nations councils, municipal governments, and community and trade organizations. Border security imperatives bring many of these groups together. Safe and efficient traffic flow is of interest for virtually all of the stakeholders with whom the FBCL conducts business.

Performance Measurement

FBCL and its subsidiaries have adopted performance indicators and measurement systems to improve the management of our activities. These measurements will be used in 2004 at the bridges in the Montreal area and will include the examination of painting, paving, traffic volumes and user satisfaction.

This will allow us to identify actions required to better manage risks associated with our endeavours.

Tall booth at the bridge in Cornwall.

Financial highlights

Thousand Islands International Bridge

Financial highlights

OVERVIEW OF THE 2003-2004 FISCAL YEAR

thousands of dollars	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004
Revenues	6,759	10,299	12,091	13,219	13,075
Expenses	32,400	38,497	41,857	33,805	46,309
Portion of expenses covered by revenue	20.9%	26.8%	28.9%	39.1%	28.2%
Parliamentary credit for operating expenses	25,168	27,966	26,726	23,345	30,622
Capital asset acquisitions	2,871	6,612	68,347	61,646	3,247
Amortization of capital assets	2,240	3,249	3,658	4,122	5,843

Revenue has decreased for the first time since TELL was created. Toll crossings were down substantially at the beginning of the year but have shown signs of recovery in the last part of the year.

Setting up the daily reserved lane for public transit at rush hours.

the parliamentary credits for operating expenses, are used to finance the operating deficit of the bridges in the Montreal area, which do not collect tolls. The challenge is to optimize the management of all of the bridges managed by the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Incorporated.

Capital asset acquisitions totalled $33.2 million during the past fiscal year and $61.0 million in the previous year. Essentially they were incurred to re-deck the Jacques Cartier Bridge. This project, which cost $127 million, was completed within the required time frame.

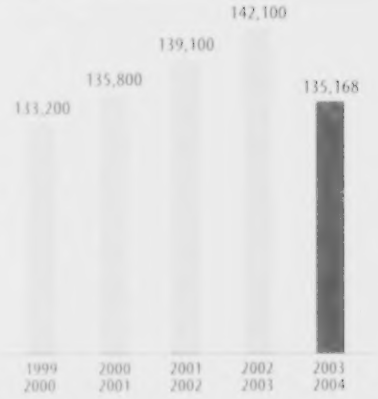
The Corporation has adopted a business approach in the management and operation of its bridges and continuously seeks new opportunities to increase revenues and reduce costs. This is reflected in its toll policy and in initiatives taken to reduce costs through contracting out service and efficiency measures. As well, the HBCI and subsidiary companies are identifying revenue-generating possibilities at each property following successful projects in Montreal.

Market-driven commercial signage in Montreal will generate about $60 million over a 15-year contract; about 95% of these revenues will be reinvested at the Montreal bridges.

Traffic at international bridges is very dependant upon both political and economic factors.

NUMBER OF TRANSITS: INFRASTRUCTURES IN THE MONTREAL AREA [1]

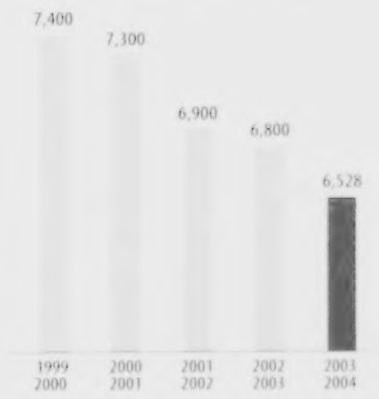
(thousands)



1 *Trajet des ponts de la Rive-Sud – Voitures, camions légers et de passeurs et de motocyclettes.* Tu Radio Data (August 2004)

NUMBER OF TRANSITS: INTERNATIONAL BRIDGES [2]

(thousands)



2 Sources:
Traffic counts, Thousand Island Bridge Authority
Traffic counts, Seaway International Bridge Corporation Ltd.
Annual Report for the International Bridge and International Bridge Authority

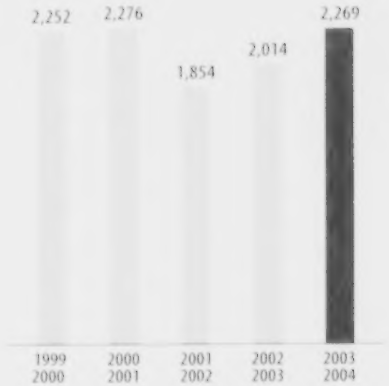
Financial highlights

PORTION OF EXPENSES COVERED BY REVENUE FOR ALL OF OUR STRUCTURES

(percentage)

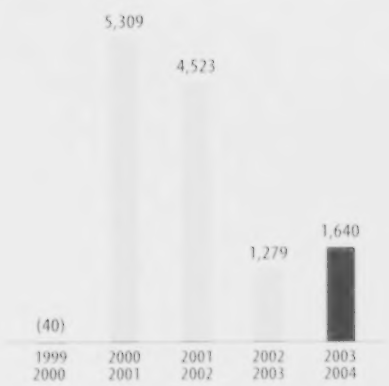
OPERATING REVENUE FROM THE THOUSAND ISLANDS INTERNATIONAL BRIDGE

(thousands of dollars)



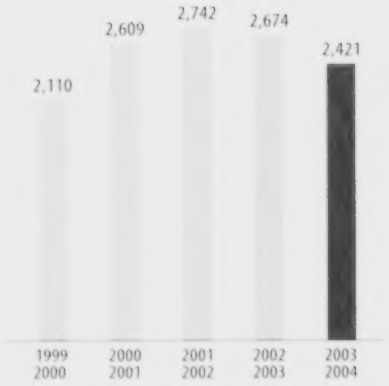
CASH FLOW

(thousands of dollars)



LEASES AND LICENSES

(thousands of dollars)



Revenue analysis

The principal sources of revenue are tolls, income from advertising, revenues from leases and licences and the operating revenues from the Thousand Islands International Bridge.

Traffic crossings have recovered from a slow start at the beginning of the year. The last few months of the year have seen a substantial increase in traffic at all international bridges. Overall tolls revenue was slightly less than the previous year.

The currency parity at the Thousand Islands Bridge and the rate increase at the Seaway International Bridge of 2002 have contributed to mitigate the effect of the decrease in traffic crossings. The FBCL plans to optimize the revenue earned from its structures.

Since the toll bridge must be self-financing, it is crucial that it earns sufficient revenue to cover expenses, including capital asset expenses. In this respect, the following factors exert a significant amount of pressure on the generation of revenue:

* The fact that over 60% of the bridge users of the Seaway International bridge do not pay tolls because a government decision at the time of the construction of the bridge which exempted residents of Akwesasne from the payment of bridge tolls;

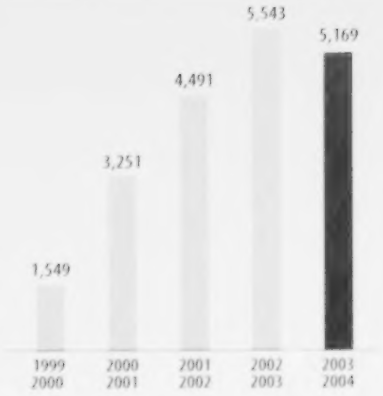
* The increase in customs controls following the events of September 11, 2001;

* The fact that 95% of the traffic using the Sault Ste. Marie International Bridge is not commercial traffic, but rather optional individual trips, causing unpredictable variances in revenues.

The Sault Ste. Marie International Bridge has experienced declining traffic in the past several years; although commercial traffic is staying fairly stable, it represents only 5% of the total traffic. Scenarios are being developed to identify appropriate toll adjustments and/or capital project deferrals needed to achieve self-sufficiency. Without action, the Canadian and American owners risk a deficit situation within about five years.

TOLLS [2]

(thousands of dollars)



* Tolls have decreased for the first time since HBL was created. Toll crossings were down substantially at the beginning of the year, but have started to recover in the last part of the year. Nevertheless, more than 60% of users — members of the Mohawk community and those providing services to it — are exempt from tolls.

Cash flow

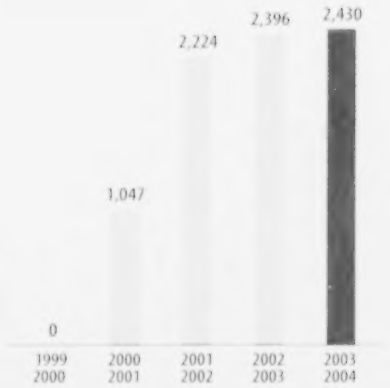
	1999 2000	2000 2001	2001 2002	2002 2003	2003 2004
Operating activities	2,376	894	2,578	7,332	2,293
Investment activities	(2,683)	(5,100)	(64,189)	(61,628)	(2,921)
Financing activities	267	9,515	66,134	55,575	2,268
Total	(40)	5,309	4,523	1,279	1,640

Cash flow from operations has been positive for the last four years. The parliamentary credits for operating expenses are needed to ensure this.

Financial highlights

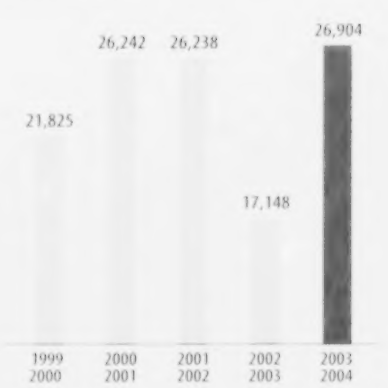
ADVERTISING [1]

(thousands of dollars)



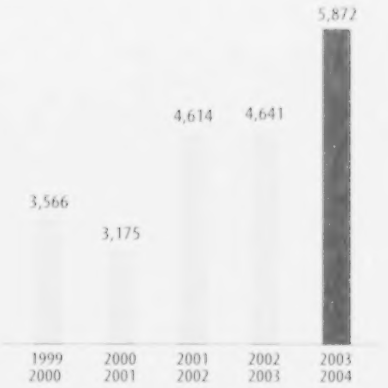
MAINTENANCE [2]

(thousands of dollars)



OPERATIONS [3]

(thousands of dollars)



[1] Revenue generated by advertising was slightly higher than that of the previous year. It accounts for 19% of all revenues. The amount of 2.4 million for the year represents 19% of FBCL revenue.

[2] Maintenance costs increased significantly by almost $10 million in 2003-2004. This increase can be attributed to an increase in expenses incurred for the bridges in the Montreal area, where maintenance costs were $10.3 million more than the previous year. In 2002-2003 some maintenance costs were capitalized as part of the re-decking of the Jacques Cartier Bridge. The maintenance costs should remain high considering the age of the structures, the fact that they are over-used with respect to forecasts made when they were built and the use of corrosive abrasives in the winter.

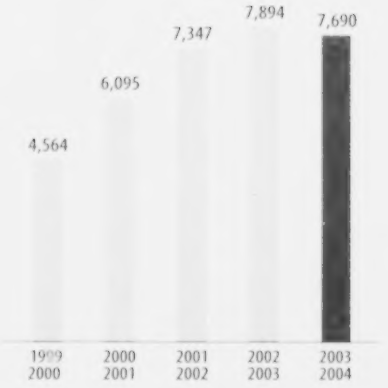
[3] Operating costs concern the structures in the Montreal area and the toll collection at international bridges. In Montreal a contract worth $3 million annually is in place with the Sûreté du Québec for police surveillance of the bridges.

[4] Administration costs have decreased slightly from the previous year. These costs have been stable since the integration of the last subsidiary, which was acquired in October 2000. The FBCL plans to continue to control its overhead.

[5] The increase of $1.721 million in amortization costs can be attributed to the significant expenditures made for capital assets and specifically to the amortization of the re-decking of the Jacques Cartier Bridge for a full year.

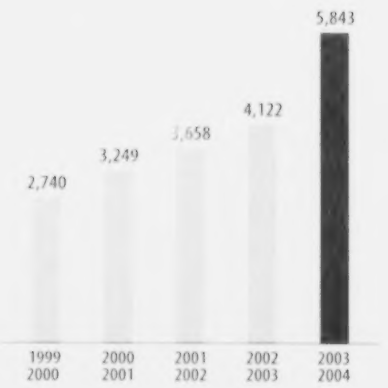
ADMINISTRATION [4]

(thousands of dollars)



AMORTIZATION [5]

(thousands of dollars)



Sault Ste. Marie International Bridge.

OUR CHALLENGES

Our challenges with respect to customer service

FBCL is always looking into means to ensure fluid traffic flow on its structures. The corporation will continue to play a role in the joint Steering Committee with representatives of the Canadian and Québec governments so as to contribute to studies concerning a light rail transit system in the Montréal metropolitan area.

Moreover, the FBCL will serve as a member of a new Committee with representatives of the Canadian and Québec governments for the completion of Autoroute 30. Once completed, Autoroute 30 will:

- provide a continuous bypass highway route south of Montréal, from its intersection with Autoroute 20 at Sainte-Julie as far as the junction of Autoroutes 20 and 540 at Vaudreuil-Dorion, and improve flow along Autoroutes 10, 15, 20 and 40 in a more efficient road network;

- decrease the number of trucks (more than 2 million/year) on existing bridges, leading to a decrease in maintenance costs and extended life cycle of existing bridges;

- facilitate access to markets in Ontario, the central United States, Eastern Québec and the Maritimes;

- reduce congestion on the Island of Montréal and the bridges linking it to the South Shore, and on Autoroute 132, and thus help to reduce greenhouse gas emissions.

The FBCL and its subsidiaries will continue to carry out the planned work on the structures. More specifically, this work includes:

- the structure cleaning and painting program, for the Jacques Cartier, Champlain and Honoré Mercier bridges;

- planning and preliminary studies for the deck replacement of the Honoré Mercier Bridge (planned for 2006 and 2007);

- complete rehabilitation of the approaches to the Melocheville tunnel;

- widening of the East Rift Bridge in order to improve the flow of truck traffic on the Thousand Islands International Bridge.

Start of the Montreal International Marathon on the Jacques Cartier Bridge

Throughout 2003-2004, the SIBC coordinated maintenance to the South Channel Bridge. For example, painting the cable bent towers was completed, painting of the suspension cables was initiated and a study for the methodology and cost of repainting the stiffening truss and viaduct spans was carried out.

Maintenance of the North Channel Bridge included the inspection of the concrete deck, the removal of loose materials, the design and installation of steel mesh panels to selected areas of the underside.

Regardless of the results of the environmental assessment, the FBCL should replace or repair the deck of the North Channel Bridge in about three to five years, and the preparation of the design plan for moving the toll booth at the Seaway International Bridge will be pursued in the upcoming year.

2005 will mark the 75th anniversary of the Jacques Cartier Bridge. A special Committee has been formed at JCCBI to study potential scenarios and plan activities to underline the event.

Security

For the FBCL, the safety of the people using its structures is a priority. The FBCL Risk Management Committee has identified the major risks to the operation of its assets. Emergency preparedness plans are reviewed and updated regularly by the subsidiaries.

At SIBC, security assessment recommendations have been reviewed and priorities set for their implementation. SIBC also reviewed its Emergency/Crisis Action Plan (ECAP) and participates in Local Area Emergency Planning meetings and exercises. SIBC also intends to participate in ECAP coordination meetings with other subsidiaries, harmonize the ECAP plan format and liaise with Transport Canada for future studies and funded security programs. Management that oversees FBCL interests in the Sault Ste. Marie Bridge also plans to carry out a similar security study.

Also, FBCL will review its agreement with the Ministère des Transports du Québec to integrate the Corporation's ITS system into the department's Traffic Management Centre and continue to provide real-time messages related to congestion, construction or safety since this initiative has proven effective.

Our challenges with respect to financial resources

The FBCL operates two types of structures: international bridges that generate toll revenues to offset operational and maintenance costs, and bridges in the Montreal region funded largely through parliamentary appropriations.

For example in Cornwall, SIBC obtains over 95% of its revenues from bridge tolls. In this respect it is like any other bridge and tunnel crossing between Canada and the United States. The SIBC operating environment is very different, however, because of its unique geography and its relationship with the Mohawks of Akwesasne.

At the other crossings, tolls are collected from all travellers. SIBC operates in an environment where tolls are not collected from more that 60% of the users – because of a government decision allowing free transits for the Mohawks of Akwesasne, which predate the Corporation. The SIBC is the only bridge in Canada that operates with these constraints.

Like other international crossings, traffic during the spring of 2003 was affected by concern over the war in Iraq. However, revenues slowly recovered during the year, ending on a very strong trend.

Technical survey on the Seaway International Bridge

OUR CHALLENGES

Bridge Passes at SIBC in Cornwall

Cable painting at the Seaway International Bridge

The continuous operation of a crossing between Cornwall and Cornwall Island is vital to the Akwesasne Community, the local economy of the city of Cornwall and SIBC.

Since the bridge opened in 1962, SIBC has been providing free transits to the Mohawks of Akwesasne. In 2003, the cost of this program represented more than $4.5 million in lost toll revenues.

In 2003-2004, the volume of free traffic continued to grow both in real terms and as a percentage of the total. Toll evasions largely by the Mohawk Community (refusal to pay the toll or show a pass) continued to grow and have exceeded 40,000 transits in some months. This situation is exasperated by a total lack of police presence in the federally owned corridor.

In addition, in September 2000, Transport Canada, INAC, FBCL and SIBC established a "Friendship Pass" Program to provide additional free transits to the Mohawk Community. This program was to address Mohawk concerns over the economic and social impacts of having a toll facility as a gateway to their community and to forestall protests and demonstrations that would have disrupted international traffic.

The program was scheduled to last for three years until the completion of a bi-national crossing study and recommendations for longer-term solutions to the tolling issue. The bi-national study will be completed during 2004, therefore necessitating an extension of the Friendship Program so that the study findings can be used.

The Corporation intends to develop scenarios whereby self-sufficiency at all its toll bridges would be achieved over a period of twenty-five years. Based on preliminary work, Sault Ste. Marie will offer the greatest challenge, followed closely by the Seaway International Bridge where the Mohawks of Akwesasne have free passage on the bridge, leaving less than 40% of the travelling public to pay the entire cost of operating and maintaining the structures.

The cost of the "Friendship Pass" program (in lost revenues) was in excess of $400,000 in 2003. INAC has provided some funding for this program ($150,000 in total for years one and two, with an additional $100,000 owing for 2003). Continued funding from INAC is not assured.

SIBC carried out a toll workshop with stakeholders. The goal of the workshop was to examine options for improving the effectiveness of the administration, collection and enforcement of tolls.

Search for funding for major projects

The greatest challenge faced by the FBCL concerns financing for major rehabilitation and construction projects.

In the case of the international bridges, the FBCL and its subsidiaries have no capital reserves in most cases and very little cash. Toll revenue is the only source of funding to cover operating and maintenance costs.

Finally, in addition to encouraging all international crossings to maintain currency exchange parity with their American counterparts, the SIBC will increase tolls every three years. The increases will reflect the increase in the inflation rate, so as to maintain its competitive advantage.

With respect to the structures in the Montréal area, the FBCL and its subsidiary JCCBI will continue to search for innovative solutions to finance major repair work. In fact, the limited nature of public funds and the lack of toll revenue make recourse to alternative methods of financing essential. The success of the sale of advertising space clearly demonstrates the significant financial advantages of innovative solutions.

Review of the bi-national agreements

Seaway International Bridge

The bi-national agreement between the Corporation's predecessor and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation does not specifically address the matter of the responsibility of the owners when a deficit occurs. The Saint Lawrence Seaway Development Corporation maintains that it is not responsible for any deficits.

In 2003, FBCL met with the Saint Lawrence Seaway Development Corporation to review the bi-national agreement. This item was examined in depth during the SIBC's strategic planning exercise with the SIBC Board of Directors. Work is ongoing.

St. Mary's River Bridge Company

The Intergovernmental agreement between the State of Michigan and the Saint Mary's River Bridge Company places management, administration and operation of the bridge in the hands of the International Bridge Administration, an administrative unit of the Michigan Department of Transportation.

A number of issues have arisen over the past two years. They constitute a serious concern to the Saint Mary's River Bridge Company and resulted in its Board adopting a resolution directing its appointees to the Joint International Bridge Authority to renegotiate more acceptable terms or exercise the one year termination clause contained in the agreement.

A major concern with the Agreement is the requirement for parity payments to be made to MDOT for any expenditure made on Canada Customs or immigration facilities. This requirement does not exist at any other International Bridge in Canada. Also the agreement does not identify the responsibility of the owners for any defects that may arise and there were concerns over the powers of the Joint International Bridge Authority vis-à-vis the Michigan Department of Transportation (MDOT).

Transport Canada jointly with FBCL undertook a detailed review of the Intergovernmental Agreement and identified options for dealing with areas of concern. Discussions are currently underway between T.C., FBCL and MDOT on possible revisions to the Agreement.

FBCL and Transport Canada have initiated discussions on a Canada Customs requirement for major improvements to the facilities in approximately five years.

Concrete inspection at the Seaway International Bridge

OUR CHALLENGES

Our challenges with respect to preserving the environment

The Corporation has undertaken roughly $27 million of painting works over the past five years (1999-2003) on the Jacques Cartier, Champlain and Honoré Mercier Bridges. Of the total cost of these painting works, it is estimated that approximately 50% of the above cost ($13.5 million) is attributed to measures taken to adequately protect the environment (including full containment systems, collecting and treatment of debris generated during the paint removal process which includes lead based paints).

It is estimated that each 100m² of newly painted surface produces approximately 3.4 metric tons of waste material (mixture of sand and lead based paints) which must be dealt with in an environmental friendly matter. For the painting work undertaken on the Jacques Cartier Bridge in 2003, the transport and disposal of the waste material only, represents costs of approximately $130,000.

FBCL initiated a 15-month environmental assessment on the North Channel bridge replacement project in Cornwall. The environmental assessment will be completed in June 2004 and will serve as a model for future initiatives.

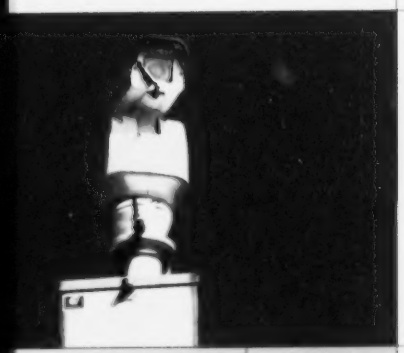
All subsidiary corporations prepared inventories of properties under their management and rated the environmental condition of the properties using the Treasury Board of Canada's classification system. The next step is for the Corporation to set objectives in regards to its management of these properties.

Our challenges with respect to promoting our expertise

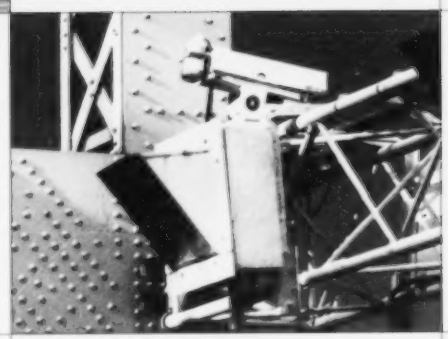
Over the coming year, the FBCL will pursue four objectives with respect to promoting its expertise.

THE FIRST OBJECTIVE is to ensure significant progress in negotiations with the National Capital Commission (NCC), and Public Works and Government Services Canada (PWGSC) concerning the repatriation of the management of the Ottawa River bridges. In collaboration with NCC and PWGSC, the FBCL commissioned management and engineering due diligence studies to identify the capital and operating requirements for the five bridges over the Ottawa River in the National Capital Region. These studies addressed the ownership, financial management, and operations of the bridges and examined scenarios that could see ownership and financial management vested with the NCC and operations consolidated under the FBCL. The consultant has indicated that the overall annual savings to the government could be more than $200,000. Negotiations between the NCC, the FBCL and PWGSC are ongoing.

PWGSC has indicated an interest in transferring ownership of other bridges to FBCL.



Closed-Circuit Television Surveillance System cameras and lane signalling on the Jacques Cartier Bridge



Discussions will continue concerning the possible transfer of two bridges located up the Ottawa River (Des Allumettes and Des Inachims) on which a Due Diligence study has been completed.

THE SECOND OBJECTIVE consists in playing a key role in maintaining its support to federal government initiatives and activities and participate on a joint federal-Québec steering committee in relation with the completion of Autoroute 30 on the South Shore of Montreal, as a key priority in 2004-2005.

The completion of Autoroute 30 is currently projected as a Public/Private partnership. FBCL's participation has been requested namely for its expertise in operation and maintenance of bridges and for its experience with design build project delivery and for performing groundwork towards the development and promotion of the project.

THE THIRD OBJECTIVE involves continuing to develop opportunities for partnerships with Transport Canada and the Ontario Transportation Ministry for projects that will facilitate the transportation of merchandise between Canada and the United States.

THE FOURTH OBJECTIVE involves continuing efforts to reduce costs and improve performance so as to reinforce our position as an essential and value added partner. Thus, working with its subsidiary corporations, the FBCL will continue to strive to become an industry leader in terms of standards and benchmarks for management, operation and maintenance of structures under its authority.

FBCL and its subsidiaries have identified and are implementing a set of performance indicators to better evaluate success in meeting various objectives. These include operations and maintenance factors, human resources, traffic measurement and client relations.

Taking the mission and vision of the Corporation into account, the initiative seeks to establish and fine-tune guidelines for ongoing operation, maintenance and construction activities, to improve annual budgeting and long-term capital planning, and to establish benchmarks to provide an indication of cost efficiency and best practices. Implementation of performance indicators began in 2003.

Closed-Circuit Television Surveillance System and lane signalling control room for the Jacques Cartier and Champlain bridges.

BRIDGES AND TRANSPORTATION INFRASTRUCTURES

Traffic on Honoré Mercier Bridge

The Jacques Cartier Bridge

Opened to traffic on May 14, 1930 and officially inaugurated on May 24, 1930, the Harbour Bridge was later renamed the Jacques Cartier Bridge in 1934 in tribute to the famous explorer who discovered Canada in 1534.

This steel bridge features a reinforced concrete deck and spans the width of five traffic lanes. It stretches almost 3 kilometres in length and runs between Longueuil and Montréal. A lane signaling system makes it possible to reverse the direction of the traffic in the centre lane to better accommodate motorists during the morning or evening rush hours.

The main cantilever-type span towers approximately 60 metres above the St. Lawrence River to allow ships to pass underneath to and from the Port of Montréal. The section crossing the Seaway is close to 49 metres over the canal. Annual traffic on the Jacques Cartier Bridge is currently estimated at 39.5 million vehicles.

The Champlain Bridge and the Bonaventure Autoroute

Opened on June 28, 1962, the Champlain Bridge is named after the explorer Samuel de Champlain who founded Québec City in 1608. The Bonaventure Autoroute was opened on April 21, 1967 and constitutes one of the bridge's northern approaches.

The bridge links the boroughs of Brossard and Verdun and is about 3 kilometres long. It has six traffic lanes separated by a median barrier. The main span – also of cantilever type – is built of steel. It supports a steel orthotropic slab deck paved over with asphaltic concrete. There are approximately 49 metres of clearance between the bridge and the Seaway canal. The remaining portions of the bridge are constructed of prestressed concrete beams that form a prestressed concrete deck paved over with asphaltic concrete.

It is estimated that 47.4 million vehicles cross the Champlain Bridge every year, to which must be added 8 million public transit users.

The Champlain Bridge Ice Control Structure

The Champlain Bridge Ice Control Structure was built in 1965 to control ice flows. This structure runs parallel to and about 305 metres upstream from the Champlain Bridge. It is about 2,043 metres in length and runs west to east, from Nuns' Island to the northern embankment of the St. Lawrence Seaway. This infrastructure is currently used as a bicycle path.

The Honoré Mercier Bridge

This bridge, inaugurated on July 11, 1934, was named in honour of Honoré Mercier, Premier of Québec from 1887 to 1891. The bridge connects Ville LaSalle, on the island of Montreal, to the Mohawk reserve of Kahnawake, on the South Shore.

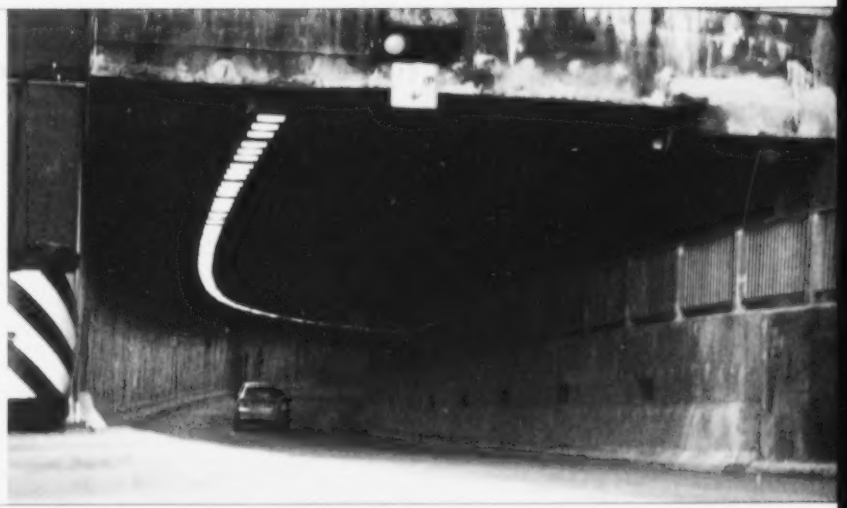
At first, the operation, maintenance and administration of the bridge fell entirely under Québec provincial jurisdiction. Between 1958 and 1959, however, during the construction of the St. Lawrence Seaway, the Seaway's administration supervised the work undertaken to raise the southern part of the bridge, in order that ship traffic might access the Seaway. The raised portion of the bridge thus fell under federal jurisdiction. In 1963, a twin bridge was built riverside in order to meet the ever-increasing demands of traffic.

The section of the bridge for which the Corporation is responsible is approximately 1.4 kilometres long. Its truss spans support a classic asphalt-paved concrete deck. It is estimated that 28 million vehicles use the Honoré Mercier Bridge each year.

The Melocheville Tunnel

The Melocheville Tunnel was built in 1956 as part of the construction of the Saint Lawrence Seaway.

The tunnel passes directly under the Beauharnois Canal locks at Melocheville. It measures approximately 230 metres in length and provides access to one lane of traffic in either direction. About 4.3 million vehicles pass through the Melocheville Tunnel annually.



Melocheville Tunnel

BRIDGES AND TRANSPORTATION INFRASTRUCTURES

The Thousand Islands International Bridge

Opened in 1938 by Prime Minister MacKenzie King and President Franklin Roosevelt, the Thousand Islands International Bridge stretches 13.7 kilometres across the St. Lawrence River between Ivy Lea in Ontario and Collins Landing in upper New York State. It was built in sixteen months, an impressive accomplishment by any standard! It is operated and maintained jointly by Canada and the United States under an agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and The Thousand Islands Bridge Authority in the United States. Approximately 2.0 million vehicles cross the bridge every year.

The Sault Ste. Marie International Bridge

Opened in 1962, the Sault Ste. Marie International Bridge spans the St. Mary's River linking the twin cities of Sault Ste. Marie, Ontario, and Sault Ste. Marie, Michigan. It is the only fixed link crossing between the two countries within 1,000 kilometres, and it is an important trade route between key American and Canadian markets via Interstate 75 and the Trans Canada Highway. Approximately 1.8 million vehicles use it each year.

The Seaway International Bridge

Spanning the St. Lawrence Seaway from Cornwall, Ontario to the Mohawk Territory of Akwesasne and on to Rooseveltown, New York, the Seaway International Bridge is a high level structure that opened to traffic in 1962. It was built under the terms of an international agreement between Canada and the United States signed in 1957, and is operated as a joint venture by our subsidiary, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. under an agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and The Saint Lawrence Seaway Development Corporation. Over 2.5 million vehicles cross the bridge each year.

Left: Thousand Islands International Bridge

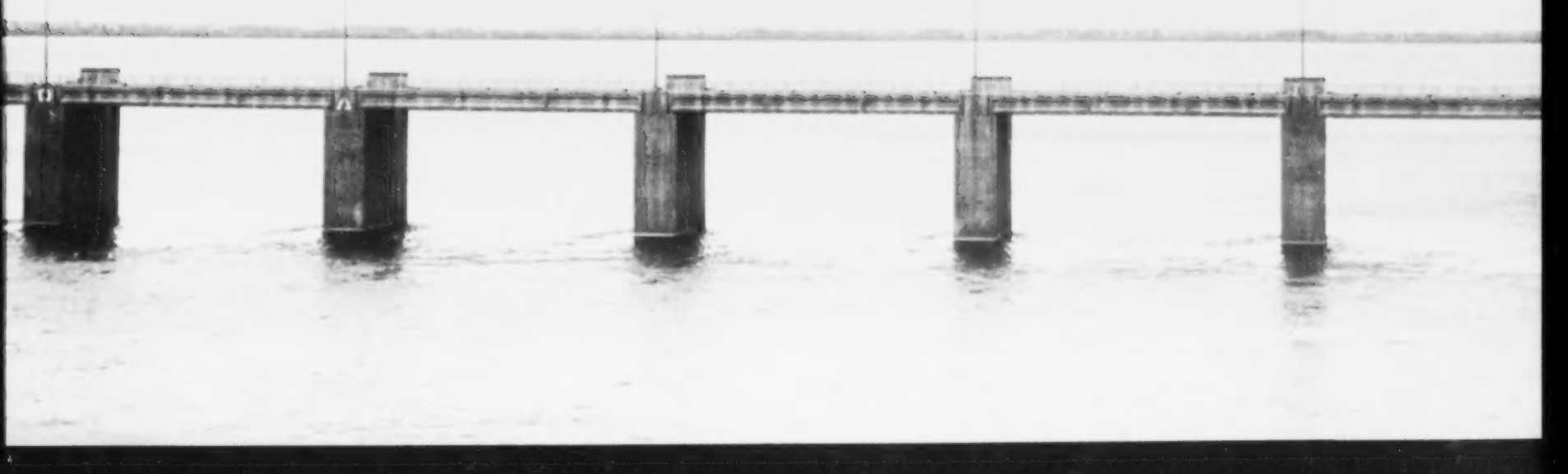
Middle: Sault Ste. Marie International Bridge

Right: Seaway International Bridge

BOARDS OF DIRECTORS AND OFFICERS

Financial Summaries

The Federal Bridge Corporation Limited	36
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated	38
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd	40
The St. Mary's River Bridge Company	42
Summary Table — FBCL	43
The Evolution of Governance Practices at FBCL and Subsidiaries	44



The Federal Bridge Corporation Limited

La Société des ponts fédéraux Limitée

MICHEL FOURNIER

Board of Directors

Michel Fournier
President and Chief Executive Officer

Sheila Tremblay
Director

Carole Workman
Director

Yvon Bourget
Director

Officers and Senior Management

Norman B. Willans
Legal Counsel and Corporate Secretary

André Girard
Vice-President, Communications

Gérard Lalonde
Director, Administrative Services and Treasurer

Robin Rensby
Senior Director, Human Resources

Thye Lee
Director, Engineering and construction

SHEILA TREMBLAY

CAROLE WORKMAN

YVON BOURGET

COMMITTEES OF THE FBCL BOARD OF DIRECTORS

Audit Committee

Carole Workman
Chairman

Sheila Tremblay
Member

Yvon Bourget
Member

Corporate Governance Committee

Sheila Tremblay
President, SIBC
Board Member, FBCL & TIBA (Chair)

Yvon Bourget,
Board Member, FBCL & JCCBI

Sophie Joncas
Board Member, JCCBI

John M. Kroon
Board Member, SIBC & TIBA

Gerald H. Johnston
Board Member, SIBC & JIBA

Norman B. Willans
Secretary and Legal Counsel, FBCL
Board Member, JCCBI

Investment Committee

Glen P. Carlin
Chairman

Hendrik H. Saaltink
Member

Ian McPherson
Member

Sylvie Lefebvre
Member

Raymond Denault
Member

Gerard Lalonde
Member

Thye Lee
Member

Bill Moulton
Member

Norman B. Willans
Member

Risk Management Committee

Yvon Bourget
President

Norman B. Willans
Member

Gérard Lalonde
Member

Robert J. Reid
Consultant

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS

Pursuant to the *Financial Administration Act*, the Board of Directors is responsible for the management of the business, activities and other affairs of the Corporation.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED

Board of Directors

Michel Fournier
President and Chief Executive Officer

Yvon Bourget
Director

Sophie Joncas
Director

Clément Côté
Director

René Thériault
Director

Norman B. Williams
Director

Officers and Senior Managers

Michel Fournier
President

Glen P. Carlin
General Manager

Sylvie Lefebvre
Counsel and Corporate Secretary

Daniel Dupuis
Director,
Finance and Administration

Guy Maillhot
Director,
Engineering

Denis Dauphinais
Director,
Construction and Project Management

Raymond Dersault
Director,
Operations and Maintenance

COMMITTEES OF THE JCCBI BOARD OF DIRECTORS

Management Committee

René Therrien
Chairperson

Sophie Joncas
Member

Clément Côté
Member

Risk Management Committee

Glen P. Carlin
Chairperson

Sylvie Lefebvre
Member

Guy Malhot
Member

Raymond Denault
Member

Audit Committee

Sophie Joncas
Chairperson

René Therrien
Member

Clément Côté
Member

FINANCIAL SUMMARY

in dollars

	2004	2003
OPERATING RESULTS		
Revenues		
Leases and licenses	729,064	704,173
Interest	180,433	179,990
Other	73,294	106,600
Expenses		
Maintenance	24,514,790	15,220,354
Operation	3,452,367	3,385,349
Administration	3,688,503	3,330,536
Amortization	4,430,628	2,615,644
Net loss before government funding	35,103,497	23,561,120
Parliamentary appropriation for operating expenditures	30,621,581	23,345,410
Amortization of deferred capital funding	3,382,006	971,746
Net income (loss)	(1,099,910)	756,036
BALANCE SHEET		
Current assets	10,513,038	13,886,969
Current liabilities	4,525,556	7,899,487
Capital assets	133,535,740	135,889,704
Holdback	2,795,966	2,795,966
Employee future benefits	651,516	600,228
Deferred capital funding	125,444,016	126,749,358
Shareholder's equity	10,631,724	11,731,634
FINANCIAL POSITION		
Operating activities	(1,063,408)	3,181,732
Investment activities	(2,076,664)	(55,574,615)
Financing activities	2,076,664	52,074,615
Increase (decrease) of cash and cash equivalents	(1,063,408)	(318,268)

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION, LTD.

Board of Directors

Sheila Tremblay
President

Albert S. Jacquez
Vice-President

Guy Berthiaume
Director

Sal Pisani
Director

Roger J. Forgues
Director

Edward Margosian
Director

John M. Kroon
Director

Gerald H. Johnston
Director

Officers and Senior Management

Gérard Lalonde
Treasurer

Edward Margosian
Assistant Treasurer

Roger J. Forgues
Assistant Treasurer

Norman B. Willans
General Counsel and Corporate Secretary

Marc C. Owen
Deputy General Counsel

Hendrik H. Saaltink
General Manager

Sheila Tremblay
Chairperson

Sal Pisani
Member

John M. Kroon
Member

Hendrik H. Saaltink
Chairperson

Charles Crispin
Member

Ian McPherson
Member

John M. Kroon
Chairperson

Edward Margosian
Member

Roger J. Forgues
Member

in dollars	2004	2003
Revenues		
Tolls	3,748,312	3,767,639
Rentals	138,728	71,779
Investments	68,839	43,068
Others	113,271	68,799
Expenses		
Maintenance	1,412,096	1,373,567
Tolls collection	783,977	727,716
Administration	861,322	646,484
Amortization	314,306	402,994
Net income	697,449	751,115
Current assets	2,904,363	2,459,864
Current liabilities	1,027,231	564,915
Capital assets	565,039	500,867
Deferred major repairs	223,105	433,874
Provision for employees future benefits	278,198	260,322
Capital stock and debentures payable	16,000	16,000
Due to venturers	2,371,078	2,553,368
Operating activities	964,236	1,278,018
Investing activities	(237,352)	(116,938)
Financing activities	(560,927)	16,442
Increase (decrease) of cash and cash equivalents	165,957	1,177,522

THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

Directors and Officers

James McIntyre
President

Alexander Harry
Vice-President

Robert Collins
Director

Gerald H. Johnston
Director

Allan Jackson
Director

Don Macgregor
Director

Mary Tibovich
Director

Helen Gillespie
Director

Lorie Bottos
Secretary-Treasurer

FINANCIAL SUMMARY

in dollars	2003	*2002*
OPERATING RESULTS		
Revenues		
Tolls	3,294,875	3,446,188
Leases and licences	305,055	351,378
Investments	35,528	28,802
Others	77,656	—
Expenses		
Maintenance	1,357,258	1,038,702
Tolls collection	803,319	881,988
Administration	753,900	616,752
Amortization	220,042	246,211
Net income	578,595	1,042,715
BALANCE SHEET		
Current assets	2,522,206	2,636,793
Current liabilities	691,977	879,866
Capital assets	8,120,423	7,573,035
Capital stock	1,500	1,500
Retained earnings	9,907,057	9,328,462
FINANCIAL POSITION		
Operating activities	798,637	1,288,926
Investing activities	(709,185)	(3,302,263)
Increase (decrease) of cash and cash equivalents	(15,719)	2,091,887

FIVE-YEAR CONSOLIDATED FINANCIAL SUMMARY

thousands of dollars	2004	2003	2002	2001	2000
Revenues					
Thousand Islands Bridge operating revenue	2,269	2,014	1,854	2,276	2,252
Leases and permits	4,851	5,070	4,966	3,656	2,110
Tolls	5,169	5,543	4,491	3,251	1,549
Interest	639	541	691	994	653
Other	146	51	89	122	195
	13,074	13,219	12,091	10,299	6,759
Expenses					
Maintenance	26,904	17,148	26,237	25,978	21,530
Operation	5,872	4,640	4,614	3,175	3,566
Administration	7,690	7,894	7,347	6,095	4,564
Amortization	5,843	4,122	3,658	3,249	2,740
	46,309	33,804	41,856	38,497	32,400
Loss before government funding	(33,235)	(20,585)	(29,765)	(28,198)	(25,641)
Parliamentary appropriation for operating expenses	30,622	23,345	26,726	27,966	25,168
Amortization of deferred capital funding	3,382	972	214	141	88
Non-controlling interest	(50)	(97)	(79)	(69)	—
Net income (loss)	719	3,635	(2,904)	(160)	(385)

The Evolution of Governance at FBCL and its Subsidiaries

FBCL and its subsidiaries are committed to establishing effective governance practices consistent with both the spirit and direction provided by Department of Finance and Treasury Board guidelines(*).

To that end, in April 2003 the Board appointed a Corporate Governance Committee, comprised of Directors from the parent corporation and both subsidiary corporations, the Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI) and the Seaway International Bridge Corporation Ltd. (SIBC). The Committee's mandate is to be responsible for assessing all aspects of the Corporation's corporate governance practices and to report to the Board on Corporate Governance issues at least once a year. The Committee has adopted terms of reference that are directly related to the Treasury Board guidelines.

Among many initiatives, the following have been undertaken at FBCL, JCCBI and SIBC:

- FBCL Governance Committee members take an active role in ensuring Board stewardship of strategic planning efforts. Specifically, Committee members participate, along with Board members, in an annual strategic planning session to ensure that the Corporation's future direction and strategic and corporate objectives are clear. As well, consistent with good governance practices, and in conjunction with the President, Board members establish and document annual objectives for the President.

- The FBCL Governance Committee has provided direction to the governance committees at both subsidiaries to ensure that, for all three corporations, a rigorous process has been undertaken to identify the principal risks to each corporation and to ensure that systems are in place, or are planned, to manage these risks.

- The FBCL Governance Committee has taken steps to ensure that the Corporation's public policy objectives are documented and reviewed on a regular basis. Examples of public policy initiatives include the involvement of the JCCBI, in addition to its on-going responsibilities for the operation of its structures in the Greater Montreal area, in two initiatives related to the efficient flow of traffic more broadly. These studies are related to the extension of Autoroute 30 and the potential for the development of light rail transportation on the Champlain Bridge Estacade. Similarly, the SIBC is continuing to work with several external stakeholders in the development of an alternative to the ageing north span, including holding public information sessions on whether there should be a new low-level bridge or whether the present high level north span ought to be extensively repaired.

- Consistent with good governance practices, new Directors were recently added to the Boards at both FBCL and JCCBI. The appointments resulted from an assessment of the mix of skills and experience of existing Board members relative to the required complement of skills and experience necessary to ensure maximum Board effectiveness.

- And finally, several practical tools have been developed to assist Board and Governance Committee members. Included are a comprehensive Corporate Governance Handbook for use by Board members and Governance Committee members as well as providing for the orientation of new Directors; terms of reference adopted by the FBCL Governance Committee; predetermined meeting schedules and templates for regular reporting on Governance activities.

(*) These guidelines are found in the document entitled "Corporate Governance in Crown Corporations and Other Public Enterprises – Guidelines" dated June 1996.

The Auditor's Report 47

Consolidated Balance Sheet 48

Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings 49

Consolidated Statement of Contributed Capital 49

Consolidated Statement of Cash Flows 50

Notes to Consolidated Financial Statements 51

MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY FOR FINANCIAL STATEMENTS

The consolidated financial statements contained in this annual report have been prepared by Management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles, and the integrity and objectivity of the data in these consolidated financial statements are Management's responsibility. Management is also responsible for all other information in the annual report and for ensuring that this information is consistent, where appropriate, with the information and data contained in the consolidated financial statements.

In support of its responsibility, Management has developed and maintains books of account, records, financial and management controls, information systems, and management practices. These are designed to provide reasonable assurance as to the reliability of financial information, that assets are safeguarded and controlled, and that transactions are in accordance with the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act*, the *Canada Marine Act* and regulations as well as the articles and by-laws of the Corporation and its wholly-owned subsidiaries.

The Board of Directors is responsible for ensuring that Management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises its responsibilities through the Audit Committee, which includes a majority of members who are not officers of the Corporation. The Committee meets with Management and the independent external auditor to review the manner in which these groups are performing their responsibilities and to discuss auditing, internal controls, and other relevant financial matters. The Audit Committee has reviewed the consolidated financial statements with the external auditor and has submitted its report to the Board of Directors. The Board of Directors has reviewed and approved the consolidated financial statements.

The Corporation's external auditor, the Auditor General of Canada, audits the consolidated financial statements and reports to the Minister responsible for the Corporation.

Michel Fournier
President and Chief Executive Officer

Ottawa, Canada
May 28, 2004

Auditor General of Canada
Verificatrice générale du Canada

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the consolidated balance sheet of The Federal Bridge Corporation Limited as at March 31, 2004 and the consolidated statements of operations and retained earnings, contributed capital and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at March 31, 2004 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation and its wholly owned subsidiaries that have come to my notice during my audit of the consolidated financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act*, the *Canada Marine Act* and regulations, and the articles and by-law of the Corporation and its wholly owned subsidiaries.

Sylvain Ricard

Sylvain Ricard, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 28, 2004

240 rue Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0G6

	2004	2003
Current		
Cash and short-term investments (Note 4)	22,510,579	20,870,585
Accounts receivable	1,920,922	1,341,564
Advance to co-venturer (Note 4)	200,000	–
Accrued interest receivable	19,135	25,869
Prepaid expenses	459,508	562,995
Due from Canada	3,868,611	6,612,473
	28,978,755	29,413,256
Long-term		
Advance to co-venturer (Note 4)		121,995
Capital assets (Note 5)	162,318,934	164,857,187
	191,297,689	194,592,438
Current		
Accounts payable	5,817,040	9,102,975
Deferred revenue	467,365	362,240
Obligation under capital lease (Note 6)	16,150	–
	6,300,555	9,465,215
Due to co-venturer (Note 4)	191,320	–
Obligation under capital lease (Note 6)	42,095	–
Holdback (Note 7)	2,795,966	2,795,966
Provision for employee future benefits	1,070,099	897,010
Deferred capital funding (Note 8)	125,444,016	126,749,358
Non-controlling interest	619,265	569,101
	130,162,761	131,011,435
	136,463,316	140,476,650
Commitments and contingencies (Notes 14 and 15)		
Capital stock		
Authorized		
Unlimited number of shares without par value		
Issued and fully paid		
1 share	1	1
Contributed capital	53,664,378	53,664,378
Retained earnings	1,169,994	451,409
	54,834,373	54,115,788
	191,297,689	194,592,438

Approved by the Board of Directors

President and Chief Executive Officer

Director

The notes are an integral part of the consolidated financial statements

in dollars	2004	2003
Revenues		
Tolls	5,169,031	5,543,137
Leases and permits	4,851,388	5,069,659
Thousand Islands Bridge operating revenue (Note 9)	2,268,533	2,014,257
Interest	639,170	540,917
Other	146,467	51,333
	13,074,589	13,219,298
Expenses		
Maintenance	26,904,429	12,147,826
Operation	5,871,865	4,640,879
Administration	7,689,852	7,894,369
Amortization	5,843,281	4,121,794
	46,309,427	33,804,868
Loss before government funding	(33,234,838)	(20,585,570)
Parliamentary appropriation for operating expenses	30,621,581	23,345,410
Amortization of deferred capital funding (Note 8)	3,382,006	971,746
Non-controlling interest	(50,164)	(96,930)
Net earnings	718,585	3,634,706
Retained earnings (accumulated deficit), beginning of year	451,409	(3,183,297)
Retained earnings, end of year	1,169,994	451,409

The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL

in dollars	2004	2003
Balance, beginning of year	53,664,378	53,443,116
Transfer of lands from Minister of Transport (Note 11)	—	221,262
Balance, end of year	53,664,378	53,664,378

The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

	2004	2003
CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES		
Net earnings	718,585	3,634,706
Non-cash items		
Amortization of capital assets	5,843,281	4,121,794
Loss (gain) on disposal of capital assets	(4,280)	190,659
Amortization of deferred capital funding	(3,382,006)	(971,746)
Increase (decrease) in provision for employee future benefits	173,089	(96,890)
Amortization of deferred revenue	—	(393,000)
Non-controlling interest	50,164	96,930
Changes in holdback	—	1,605,104
Changes in working capital items (Note 12)	(1,106,315)	(854,964)
Cash flows from operating activities	2,292,518	7,332,594
CASH FLOWS FROM INVESTMENT ACTIVITIES		
Decrease (increase) in advance to co-venturer	321,995	(4,949)
Acquisition of capital assets	(3,246,783)	(61,646,541)
Disposal of capital assets	4,280	22,991
Cash flows used in investment activities	(2,920,508)	(61,628,299)
CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES		
Increase in due to co-venturer	191,320	
Increase in deferred capital funding	2,076,664	55,574,615
Cash flows from financing activities	2,267,984	55,574,615
NET INCREASE FOR THE YEAR	1,639,994	1,278,909
Cash and short-term investments, beginning of year	20,870,585	19,591,676
Cash and short-term investments, end of year	22,510,579	20,870,585

The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

1. AUTHORITY AND ACTIVITIES

The Federal Bridge Corporation Limited, incorporated on September 2, 1998 under the *Canada Business Corporations Act*, is a Crown corporation under Schedule III Part I of the *Financial Administration Act* and is not subject to the provisions of the Income Tax Act.

In accordance with a directive issued by the Minister of Transport under the *Canada Marine Act*, the St. Lawrence Seaway Authority transferred its assets on October 1, 1998. Specifically, the responsibility for The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, for The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., and for the operations of the Thousand Islands Bridge were transferred to The Federal Bridge Corporation Limited. The responsibility for the Melocheville Tunnel and the Mercier Bridge were transferred to the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated.

On October 17, 2000, the Federal Bridge Corporation Limited acquired 91.33% of the outstanding voting and participating shares of St. Mary's River Bridge Company from the province of Ontario for $1,370.

The Corporation's primary activities involve the management and operation of bridges, installations and other assets. Moreover, the Corporation may acquire land and build structures or other assets and acquire shares or interests in any other bridge management corporation.

The subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, depends on the federal government for its funding. The Federal Bridge Corporation Limited and its subsidiary, St. Mary's River Bridge Company, and its joint venture, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., are self financed by using their own operating income.

2. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

a) Basis of consolidation
The consolidated financial statements include the accounts of The Federal Bridge Corporation Limited, its wholly owned subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, the 91.33% owned subsidiary, St. Mary's River Bridge Company, and its proportionate share (50%) of its interest in its joint venture, The Seaway International Bridge Corporation Ltd. The consolidated operations for the 2004 year include the results of all companies for the period from April 1, 2003 to March 31, 2004 (from April 1, 2002 to March 31, 2003 in 2003).

b) Parliamentary appropriations
The parliamentary appropriation, which the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated uses to offset the excess of its operating expenses over its operating revenues, is shown on the statement of operations and retained earnings. The amount of the parliamentary appropriation is based primarily on the operating cash flows requirements of the subsidiary.

The portion of the parliamentary appropriation used by the subsidiary to finance the acquisition of amortizable capital assets is accounted for as deferred capital funding on the balance sheet and amortized on the same basis as the related capital assets. Any portion used to finance the acquisition of non-amortizable capital assets is recorded as contributed capital.

Parliamentary appropriations that the subsidiary is entitled to but which are not received by year-end are shown as an amount due from Canada.

2. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES (cont'd)

c) Capital assets and amortization

Capital assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which extend the useful service lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred.

Capital assets acquired from Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations are accounted for at the transferor's carrying amount with the consideration shown in contributed capital.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful service lives of the assets and the following rates:

• Bridges	2%	5%
• Remedial works	5%	10%
• Deferred major repairs		10%
• Vehicles, equipment and equipment under capital lease	3%	33%
• Buildings	2%	20%

Amounts included in projects in progress are transferred to the appropriate capital asset classification upon completion and are then amortized according to the Corporation's policy.

d) Deferred revenue

Deferred revenue are comprised of leases, permits and the sale of toll tickets, for which services have not been rendered, are deferred and accounted for as services are provided.

e) Employee future benefits

Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Corporation recognizes the cost of future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

2. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES (cont'd)

f) Pension plan

All employees of the subsidiary The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and the joint venture, The Seaway International Bridge Corporation Ltd, participate in the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. The Corporation's contribution to the plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the subsidiary and the joint venture and are charged to operations on a current basis. The subsidiary and the joint venture are not currently required to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

The Federal Bridge Corporation Limited employees are covered by a defined contribution private pension plan and the cost of this plan is shared by the employees and the Corporation.

Contributions in respect of current services are expensed when paid and represent the total pension obligation of the Corporation. The terms of payment of past service contributions are set by the application purchase conditions, generally over the number of years of services remaining prior to retirement.

g) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the date of financial statements and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Employee future benefits, accrued liabilities for major maintenance repairs and estimates pertaining to claims received from suppliers are the most significant items where estimates are used. Actual results could differ from those estimates.

3. CASH AND SHORT-TERM INVESTMENTS

The Corporation invests in the short-term money market. The short-term investments are mainly composed of Canadian Treasury bills, guaranteed debentures and term deposits. The overall portfolio yield as at March 31, 2004 was 2.00% (2003 - 2.97%). On average, the term to maturity is 52 days (2003 - 154 days). The fair value of the short-term deposits approximates the book value due to their impending maturity.

4. ADVANCE AND DUE TO CO-VENTURER

These accounts represents the excess or the insufficiency of the contribution required by The Federal Bridge Corporation Limited in its joint venture for short-term and long-term.

The advance bears interest monthly at the average one-year Treasury bill rate and has no repayment terms. As at March 31, 2004, they carrying amount approximated they fair value.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

5. CAPITAL ASSETS

in dollars	2004			2003
	Cost	Accumulated amortization	Net	Net
Land	4,572,750	—	4,572,750	4,562,206
Bridges	276,708,723	125,570,715	151,138,008	157,729,458
Vehicles and equipment	7,324,475	4,116,162	3,208,313	3,755,744
Buildings	3,771,095	2,524,789	1,246,306	2,975,384
Deferred major repairs	1,109,142	997,589	111,553	188,402
Remedial works	—	—	—	19,271
Projects in progress	1,983,759	—	1,983,759	626,772
Equipment under capital lease	58,245	—	58,245	—
	295,528,189	133,209,255	162,318,934	164,857,187

The cost of the Bonaventure Autoroute, the initial cost of the Jacques Cartier Bridge and the initial cost of the Canadian portion of the Sault Ste. Marie Bridge are fully amortized.

6. OBLIGATION UNDER CAPITAL LEASE

in dollars	2004
Obligation under capital lease, 4.644%, payable in monthly instalments, maturing in 2009	58,245
Instalments due within one year	16,150
	42,095

Future minimum lease payments for the next five years under a capital lease and balance of the obligation under this capital lease:

in dollars	
2005	16,150
2006	12,850
2007	12,850
2008	12,850
2009	9,600
	64,300
Interest included in minimum lease payments	6,055
Principal portion of capital lease payments	58,245

7. HOLDBACK

The Corporation temporarily retains an amount on the total of the sums due to a contractor to guarantee the good execution of work. The guarantee period is five years, expiring in October 2007. The contractor is entitled to simple interest of 2% and 2.73% on the amount retained, payable annually starting in December 2003. The Corporation will pay the holdback (from which will be deducted any amount the contractor might owe to the Corporation pursuant to the contractual guarantee provisions) after the expiry of the guarantee period.

8. DEFERRED CAPITAL FUNDING

in dollars	2004	2003
Balance, beginning of year	126,749,358	72,146,489
Parliamentary appropriation to finance the acquisition of amortizable capital assets	2,076,664	55,574,615
Amortization	(3,382,006)	(971,746)
Balance, end of year	125,444,016	126,749,358

9. THOUSAND ISLANDS BRIDGE OPERATING REVENUE

This represents the Corporation's share of the net income from operations of the Canadian portion of the Thousand Islands Bridge in accordance with a management agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and the Thousand Islands Bridge Authority.

10. PENSION PLAN

The pension expense for all plans for the year is $392,406 (2003 – $357,484).

11. TRANSFER OF LANDS FROM MINISTER OF TRANSPORT

Four parcels of land located on the Kahnawake Reserve and three parcels of land located in the town of Melocheville were transferred gratuitously from the Minister of Transport to the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated on June 27, 2002. These lands were recorded at their book value of $221,262, with consideration credited to contributed capital.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

12. INFORMATION INCLUDED IN THE STATEMENT OF CASH FLOWS

The changes in working capital items are detailed as follows:

in dollars	2004	2003
Accounts receivable	(579,358)	616,277
Advance to co-venturer	(200,000)	—
Accrued interest receivable	6,834	(16,854)
Prepaid expenses	103,157	(32,242)
Due from Canada	2,743,862	7,122,943
Accounts payable	(3,285,935)	(8,538,924)
Deferred revenue	105,125	(6,178)
	(1,106,315)	(854,964)

13. RELATED PARTY TRANSACTIONS

In addition to those related party transactions disclosed elsewhere in these financial statements, the Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business.

14. COMMITMENTS

(a) Operations

The minimum amount which will be paid in future years under an agreement for police services ending on June 30, 2005, is $3.1 million on an annual basis. This agreement is renewable at term unless notice to the contrary from one party.

(b) Suppliers

The Corporation has commitments principally for maintenance contracts, supply contracts, professional services and rental agreements for an amount of $29,832,259 until 2007. Minimum payments over the next years are as follows:

in dollars	
2005	23,955,714
2006	5,658,173
2007	218,372

a) In the normal course of its activities, the Corporation is the claimant or defendant or is involved in certain pending claims or lawsuits. It is the opinion of management that these claims or lawsuits will not result in any material liabilities to the Corporation. No provision has been taken in this regard.

b) With regards to the environment, The Federal Bridge Corporation Limited has produced an inventory of its properties in order to determine their environmental condition. The properties considered to be contaminated will require additional investigations in the coming years. Certain of these properties may eventually require decontamination or mitigation measures.

The most pressing environmental issue facing the Corporation are with the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc., and relates to the properties situated on a former landfill site hereinafter described. In 2003, the subsidiary, in collaboration with Environment Canada, undertook an investigation and testing into the toxicity of the ground water of properties adjacent to the St Lawrence River. The properties, managed by the subsidiary since 1978, are situated on a portion of a former waste fill site operated by the City of Montreal from 1966 to 1966. The old landfill site covers several properties belonging to various owners. The subsidiary will undertake, in 2004, a feasibility study to identify mitigation measures that could be put in place. The costs of these measures cannot be presently estimated, nevertheless the question as to who assumes these costs will need to be determined between the different property owners. The subsidiary will request special funding from Treasury Board to cover its share of the costs of any mitigation measures.

The carrying amount of cash, short-term investments, accounts receivable, advances to co-ventures, accrued interest receivable, amount due from Canada and accounts payable approximates their fair value given their short-term maturity. There is no concentration of accounts receivable and accordingly the credit risk is low.

Certain comparative figures of 2003 have been reclassified to conform with the presentation adopted in the current year.

CORPORATE OFFICES

THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED
55, Metcalfe Street, Suite 1210
Ottawa, Ontario
K1P 6L5
tel: (613) 993-6880
fax: (613) 993-6945

www.federalbridge.ca
info@federalbridge.ca

THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY
P.O. Box 10
Lansdowne, Ontario
K0E 1L0
tel: (315) 482-2501
fax: (315) 482-5925

www.tibridge.com

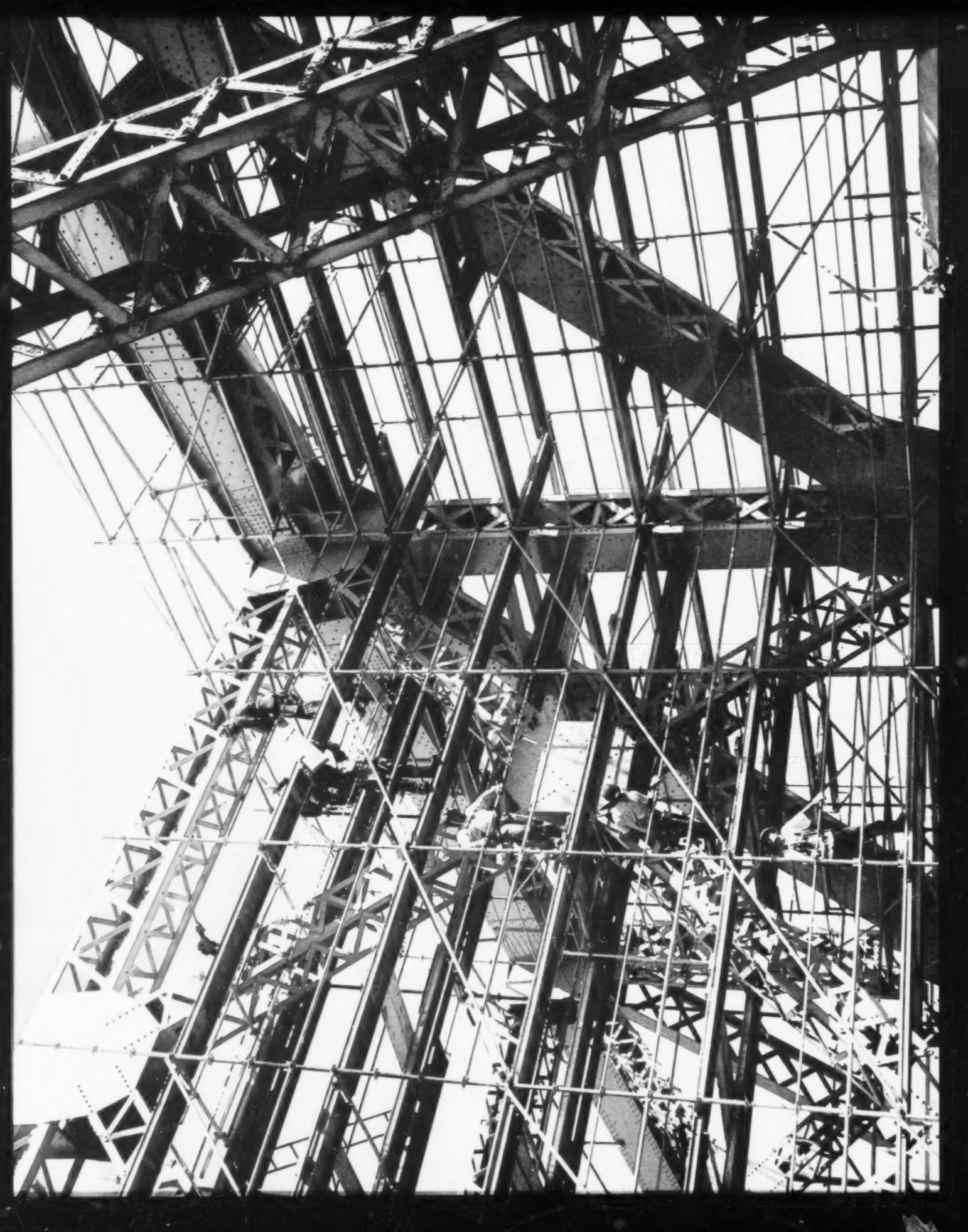
THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED
1111, Saint-Charles Street West
West Tower, Suite 600
Longueuil, Québec
J4K 5G7
tel: (450) 651-8771
fax: (450) 677-6912

www.jccbc.ca

THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY
P.O. Box 580
Sault Ste. Marie, Ontario
P6A 5N1
tel: (705) 759-5400
fax: (705) 759-5405

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION, LTD.
P.O. Box 836
Cornwall, Ontario
K6H 5T7
tel: (613) 932-5113
fax: (613) 932-9086

www.sibc.ca
hsaaltink@sibc.ca



EDITING
Michael Daniels

GRAPHIC DESIGN AND PRODUCTION
Cécile Rouleau Dion

TRANSLATION
[illegible]

ILLUSTRATIONS
Lorry Fortin

PHOTOGRAPHY
Leopold Brunet
Thousand Island Bridge Authority

HEADLINES
Futura bronze

Printed in Canada

Rapport annuel | 2004 |

La Société des ponts fédéraux Limitée

The Federal Bridge Corporation Limited

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE ◆ LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE ◆ LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE ◆ LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

Canada

Table des matières

Lettre aux associés 1

Message du président 2

Profil et historique 6

Notre organisation 8

Débat et analyse de gestion 12

Faits saillants financiers 19

Nos défis 26

Ponts et infrastructures de transport 32

Conseil d'administration et principaux dirigeants – activités financières 35

États financiers consolidés au 31 mars 45

Bureaux corporatifs 58

Table des matières

Lettre au ministre ---- 1

Message du président ---- 2

Profil et historique ---- 6

Notre organisation ---- 8

Débat et analyse de gestion ---- 12

Faits saillants financiers ---- 19

Nos défis ---- 26

Ponts et infrastructures de transport ---- 32

Conseils d'administration et principaux dirigeants – Sommaires financiers ---- 35

États financiers consolidés au 31 mars ---- 45

Bureaux corporatifs ---- 58

Ottawa, le 30 juin 2004

L'honorable Tony Valeri, député, c.p.
Ministre des Transports
330, rue Sparks
29e étage
Tour C, Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre ci-après, en vertu des dispositions de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le rapport annuel de la Société des ponts fédéraux Limitée pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004.

Ce rapport contient également les états financiers de la Société, qui ont été vérifiés par la vérificatrice générale du Canada. Par souci d'économie, ce rapport comprend aussi les rapports annuels de nos filiales, à savoir La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, et la Société du pont de la rivière Ste Marie.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président et premier dirigeant de la SPFL

Michel Fournier

Canada

MESSAGE DU PRÉSIDENT

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et ses filiales sont conjointement responsables de la gestion et de l'entretien de trois traversées internationales en Ontario et de cinq ouvrages de la région métropolitaine de Montréal. En 2003-2004, nous avons notamment entrepris des activités d'entretien principal et courant des ouvrages, et mis en œuvre des initiatives d'amélioration de notre gestion et de notre planification. On enregistre chaque année plus de 141,7 [*] millions de passages de véhicules dans la région métropolitaine de Montréal, au pont international de Sault Ste. Marie, au pont international de la Voie maritime et au pont des Mille Îles. Ces ponts sont essentiels à la circulation des marchandises et des personnes entre le Canada et les États-Unis. Nos infrastructures jouent donc un rôle important pour l'économie de l'Amérique du Nord, le transport commercial et le trafic urbain.

NCHRP
SYNTHESIS 324
NATIONAL COOPERATIVE HIGHWAY RESEARCH PROGRAM
Prefabricated Bridge Elements and Systems to Limit Traffic Disruption During Construction
A Synthesis of Highway Practice

L'an dernier, le volume de circulation sur les traversées internationales du pont de Sault Ste. Marie et du pont des Mille Îles a légèrement diminué. Cependant, il a augmenté sur le pont international de la Voie maritime, ainsi que dans la région métropolitaine de Montréal. Ainsi, le nombre de camions empruntant le pont Champlain a doublé entre 1993 et 2002, ce qui représente une augmentation annuelle moyenne d'environ 11 %[*].

La sécurité continue d'être l'une des préoccupations principales de la Société et de ses filiales. Au cours de l'exercice 2003-2004, les comités de gestion des risques de la Société, de Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée ont chacun entrepris une évaluation des risques de leurs opérations. Ces évaluations avaient pour but de mesurer les risques connus et de circonscrire de nouveaux risques, ainsi que la probabilité et les conséquences de chacun, les mesures de contrôle à prendre pour chacun, l'état de préparation et le niveau de vulnérabilité de la Société. En appliquant les méthodes actuelles de gestion des risques et en les renforçant pour l'avenir, la Société et ses filiales continuent à gérer les risques auxquels sont exposés les usagers de leurs infrastructures, tout en assurant la sécurité et la fiabilité de ces dernières.

Les impératifs de la sécurité nationale continuent à nuire à la fluidité de la circulation à cause de l'augmentation des inspections aux traversées internationales, surtout aux heures de pointe. Les gouvernements canadien et américain, qui s'inquiètent de l'incidence de cette situation sur les échanges, le tourisme et les autres activités commerciales, ont annoncé plusieurs initiatives spéciales visant à améliorer la fluidité de la circulation, y compris le recours à une technologie de pointe dans le domaine de la détection et du dédouanement. C'est l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) qui est la principale responsable des initiatives frontalières dont beaucoup peuvent avoir des incidences sur les ouvrages de la SPFL, la fluidité de la circulation et les exigences de dotation en personnel.

Le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, qui s'est achevé en 2002, a reçu plusieurs prix de l'industrie, dont un prix international. En effet, le *Precast/Prestressed Concrete Institute*, dont le siège social est à Chicago, a octroyé l'été dernier à ce projet son prix international de conception PCI dans la catégorie de meilleure réfection de pont, reconnaissant ainsi les méthodes de construction efficaces et novatrices utilisées dans le cadre de ce projet.

Dans son rapport du *National Cooperative Highway Research Program*, le *Transportation Research Board of the National Academies*, un organisme qui évalue et désigne les meilleures pratiques internationales dans le domaine des « Éléments et systèmes préfabriqués de ponts visant à limiter les perturbations de circulation pendant les travaux de construction », a nommé le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier à titre de modèle pour les autres projets similaires aux États-Unis.

[*] Voir tableau et valeurs de la page 5

Michel Fournier

Le pont Jacques-Cartier, qui est représentatif de la ville de Montréal, va célébrer son 75e anniversaire en 2005. Nous étudions actuellement plusieurs initiatives pour souligner cet événement, y compris l'installation d'un éclairage architectural sur l'ouvrage.

Des représentants du ministère des Transports du Québec (MTQ) et de la Sûreté du Québec (SQ) surveillent constamment le système de télévision en circuit fermé pour assurer la sécurité et aider à la gestion de la circulation. L'intensification de la surveillance par caméra vidéo et l'établissement de patrouilles policières à vélo ont contribué à améliorer la sécurité sur le pont Jacques-Cartier, ainsi que sur les autres ponts de Montréal.

Après plusieurs mois de recherches, de discussions et d'analyses, l'étude de faisabilité de l'installation d'une clôture anti-saut sur le pont Jacques-Cartier s'est terminée en octobre 2003. Cette étude n'a pas permis de fournir d'option satisfaisant aux trois critères de référence établis initialement par la Société à savoir que la clôture soit efficace, esthétique sur le plan visuel et peu onéreuse. Au cours des deux dernières années, nous avons installé six caméras supplémentaires et modifié le centre de contrôle du système de caméra de surveillance afin d'améliorer les activités de surveillance des agents de la SQ. L'été dernier, nous avons mis en place des patrouilles à vélo (de la SQ et privées) qui seront encore en opération cette année. Nous avons testé de nouvelles options en surélevant la clôture actuelle de sécurité pour les piétons, afin de dissuader les gens de se suicider. Nous souhaitons appliquer une solution qui améliore le plus possible la sécurité tout en réduisant au minimum les inconvénients causés à tous les usagers du pont.

En prenant cette décision, la Société a accordé le bénéfice du doute au comité et aux psychologues spécialisés qui déclarent que non seulement une clôture plus sécuritaire sauverait des vies humaines mais elle éviterait aussi les transferts de suicides aux autres ponts ou par d'autres méthodes.

La SPTL a continué à subventionner et à participer à des études de faisabilité d'un système de train léger sur l'estacade du pont Champlain de Montréal. Elle a aussi pris part à des discussions relatives à l'achèvement de l'autoroute 30. Ces deux projets auront des incidences importantes sur l'utilisation des ouvrages de la SPTL. La Société détient l'expertise spécialisée nécessaire pour aider tous les partenaires participant à ces projets.

Modélisation du projet d'éclairage architectural à l'étude pour souligner le 75e anniversaire du pont Jacques-Cartier.

Nombre d'employés

	SPFL	PJCCI	CPMV	IBA	SPRSM
Temps plein	13	44	18	32	32
Saisonniers [1]	n/a	0	20	25	18
ÉTP (contrats) [2]	1	245	12	2 [4]	—
ÉTP (projets spéciaux) [3]	n/a	2 018 [3]	n/a	4,5	n/a

1 Comprend les employés à temps partiel et les étudiants.

2 Équivalents temps plein pour les contrats du secteur privé.

3 Travaux de réfection principale du pont Jacques-Cartier, 2001-2002. (source : *Retombées économiques des travaux de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier*, Groupe DBSI, février 2001).

4 Temps partiel.

À gauche : peinture de la superstructure du pont Jacques-Cartier.
À droite : travaux d'entretien au pont international de Sault Ste. Marie.

MESSAGE DU PRÉSIDENT

La *Loi sur la gestion des finances publiques* exige que la SPFL subisse un examen spécial tous les cinq ans. Le rapport faisant suite au dernier examen de la SPFL a été publié au mois d'avril 2003. Dans ce rapport, le vérificateur général adjoint du Canada a déclaré à propos des critères retenus pour ledit examen qu'il : « est raisonnable de supposer que les systèmes et pratiques examinées n'ont aucune déficience importante ». En outre, la Société et ses filiales ont adopté une série d'indicateurs de performance afin d'améliorer leur gestion et leur exploitation.

En 2003-2004, la gérance de notre conseil d'administration et de ses divers comités a mis l'accent en grande partie sur l'intégration et le renouvellement, le lien avec les initiatives passées et l'orientation future. Les méthodes de gestion corporatives constituent une des préoccupations essentielles de la Société.

Nous avons mis sur pied un comité de gouvernance d'entreprise chargé de formuler des recommandations au conseil d'administration à propos de nos pratiques de gestion, y compris l'élaboration et la mise en œuvre de méthodes visant à assurer que la Société est dotée d'un conseil d'administration efficace.

J'ai assisté en avril 2004, à titre de président de la Société, à plusieurs rencontres spéciales de consultation des présidents de toutes les institutions fédérales où nous avons passé en revue la gouvernance fédérale telle qu'elle est appliquée aujourd'hui afin d'élaborer des recommandations visant à améliorer la gouvernance et les pratiques de gestion des institutions fédérales. Notre Vice-président aux communications et des représentants de toutes les sociétés d'État fédérales participent actuellement à une initiative similaire où ils débattent des méthodes de divulgation des informations, et d'autres questions d'intérêt mutuel.

Dans le cadre des activités de gestion financière de la SPFL, nous étudions des scénarios d'autosuffisance financière pour le pont international de la Voie maritime et le pont international de Sault Ste. Marie. La politique d'équité du taux de change pour les péages est en vigueur à nos trois ponts internationaux, à savoir le pont international de Sault Ste. Marie, le pont des Mille-Îles et le pont international de la Voie maritime.

La SPFL, en collaboration avec Transports Canada, a amorcé un examen de l'entente intergouvernementale négociée avec le *Michigan Department of Transportation* (MDOT). Nous avons élaboré des propositions de modification de l'entente, qui ont fait l'objet de discussions avec le MDOT.

Dans toutes ses activités et celles de ses filiales, la Société a eu comme objectif de rechercher les « meilleures pratiques » pour gérer tous les volets de la protection environnementale et des risques. La Société et ses filiales ont élaboré un inventaire environnemental de toutes leurs propriétés.

La peinture des ouvrages à l'aide de produits sans plomb se fait dans des espaces confinés et l'air y est filtré avant d'être rejeté dans l'atmosphère. Les méthodes de travail prévoient la récupération, le recyclage et l'élimination de tous les déchets, débris abrasifs et produits solides comme le béton, le ciment ou le vieux passage. La Société retrace et surveille la quantité de déchets produite par les opérations de sablage et d'écaillage de la peinture, et qui est envoyée à des décharges ou dépotoirs.

Deux importants projets de réfection sont prévus au cours des prochaines années. La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, située à Cornwall, en Ontario, coordonnera un projet substantiel. En effet, nous prévoyons remplacer la travée du chenal nord de ce pont international d'ici trois à cinq ans.

Une évaluation environnementale est actuellement en cours. Elle aidera, ainsi que les discussions avec les ministères et agences pertinents, à déterminer s'il faut remplacer le tablier de la travée existante ou remplacer la partie du chenal nord du pont par un nouveau pont à travée basse. À Montréal, notre filiale, Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, prévoit remplacer en 2006 et 2007 le tablier de la partie fédérale du pont Honoré-Mercier, qui se compose de quatre voies d'environ 1,4 kilomètre de long.

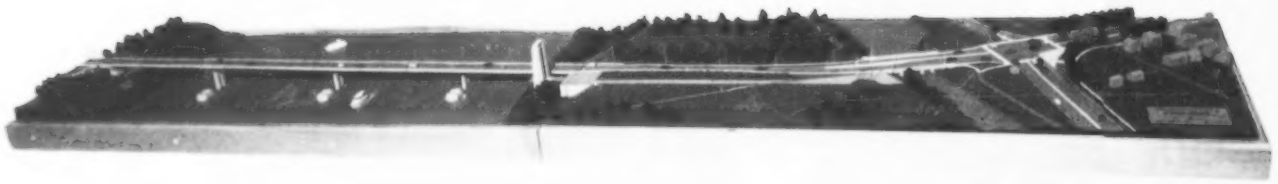
La pierre angulaire de toutes les initiatives de la SPTL, de ses filiales et de tous ses employés est leur engagement de constamment mettre toute leur expertise au service de leurs clients.

Michel Fournier
Président et premier dirigeant

Dépenses des immobilisations prévues en 2003-2004

Pont Champlain	47 429 000 [1]
Autoroute Bonaventure	15 810 000 [2]
Pont Jacques-Cartier	39 524 000 [1]
Tunnel de Melocheville	4 343 000 [1]
Pont Honoré-Mercier	28 062 000 [1]
Pont international de la Voie maritime	2 549 000 [3]
Pont international des Mille-Îles	2 081 000 [4]
Pont international de Sault Ste. Marie	1 898 000 [5]
TOTAL	141 696 000

1. *Étude des ponts de la Rive-Sud – Solutions globales – Transport de personnes et de marchandises*, par Roche-Delisle, août 2000
2. Estimé basé sur la circulation sur le pont Champlain
3. Comptage de la circulation, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée
4. Comptage de la circulation, Thousand Islands Bridge Authority
5. *Rapport final de vérification du pont international*, Joint International Bridge Authority



Maquette du projet de remplacement de la structure élevée du chenal nord, au pont international de la Voie maritime, par une structure plus basse

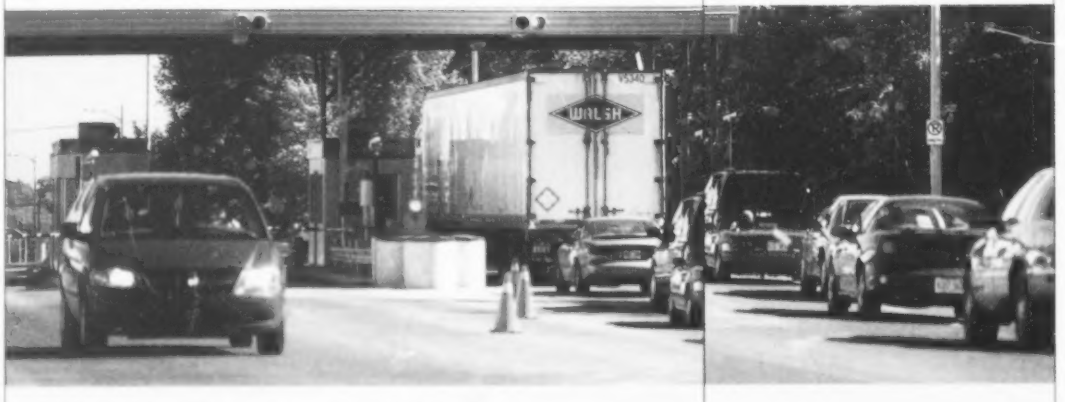
PROFIL ET HISTORIQUE

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est une société d'État établie en 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et chargée d'exploiter le pont et les routes anciennement sous le contrôle de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL). Ses statuts constitutifs prévoient qu'elle peut devenir responsable d'autres ponts ou ouvrages, si le gouverneur en conseil l'ordonne. D'ailleurs, d'autres biens lui ont été confiés depuis 1998.

La SPFL contrôle deux catégories d'actifs : ceux qui sont autosuffisants sur le plan financier et ceux dont l'exploitation dépend de subventions du gouvernement fédéral. Parmi les actifs autosuffisants, notons le pont international des Mille-Îles, le pont international de la Voie maritime à Cornwall et le pont international de Sault Ste. Marie. Tous les actifs de la SPFL sont exploités par ses filiales ou par l'entremise d'ententes de partenariat. Nos traversées internationales sont le pont international des Mille-Îles, le pont international de la Voie maritime situé à Cornwall, et le pont international de Sault Ste. Marie.

Les actifs devant être subventionnés par le gouvernement fédéral comprennent les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'estacade du pont Champlain, l'autoroute Bonaventure et une section de l'autoroute 15, la moitié du pont Honoré-Mercier et le tunnel de Melocheville.

La *Thousand Islands Bridge Authority* (TIBA) et la Société du pont de la rivière Ste Marie (SPRSM) financent leurs activités à même leur revenu d'exploitation.



Poste de péage au pont international de la Voie maritime à Cornwall

Le pont international de la Voie maritime joue un rôle important dans les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis.

NOTRE ORGANISATION

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) a été constituée en société en 1998. Elle a été chargée d'assumer les responsabilités de gestion des actifs non liés à la navigation de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ces actifs comprennent les propriétés de Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, et le pont international de la Voie maritime, en cogestion avec sa contrepartie américaine. Parallèlement, la SPFL est également responsable de la partie canadienne du pont international des Mille Îles. En 2000, la Société a acquis la moitié canadienne du pont international de Sault Ste. Marie et elle a siège à la *Joint International Bridge Authority* qui est mandatée pour gérer et exploiter ce pont.

Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) est principalement financée par des crédits alloués, ainsi que par l'entremise de revenus provenant d'autres sources, comme les baux et permis.

Les principales activités de cette société se classent dans deux domaines spécifiques, à savoir l'ingénierie et la construction, ainsi que l'exploitation et l'entretien. Des services administratifs comme les Affaires juridiques, l'Approvisionnement, les Finances et les Ressources humaines, soutiennent ces secteurs.

Le service Ingénierie et construction gère les activités ayant trait aux principaux projets de construction, de rénovation et de réparation concernant les composantes des ouvrages d'ingénierie civils et routiers, comme les piles, poutres, tabliers, structures en acier, forestations, paysages et peintures, ainsi que les systèmes de contrôle d'éclairage, des feux de voie, de caméras et de comptage de la circulation.

Le service Exploitation et entretien est le premier intervenant dans toutes les activités touchant directement les usagers. Plus particulièrement, ce service surveille et gère les contrats d'enlèvement de la neige, l'application d'abrasifs, le nettoyage et l'entretien des routes, les aménagements paysagers, le remplacement des glissières de sécurité, l'obturation des fissures, et la bitumification des roulements. L'entretien et l'exploitation des systèmes de contrôle des feux de voie et des caméras de surveillance, la distribution électrique et l'éclairage routier.

La Sûreté du Québec assure, dans le cadre d'une entente contractuelle, les services policiers sur les ponts Jacques Cartier et Champlain, l'autoroute Bonaventure et l'estacade du pont Champlain.

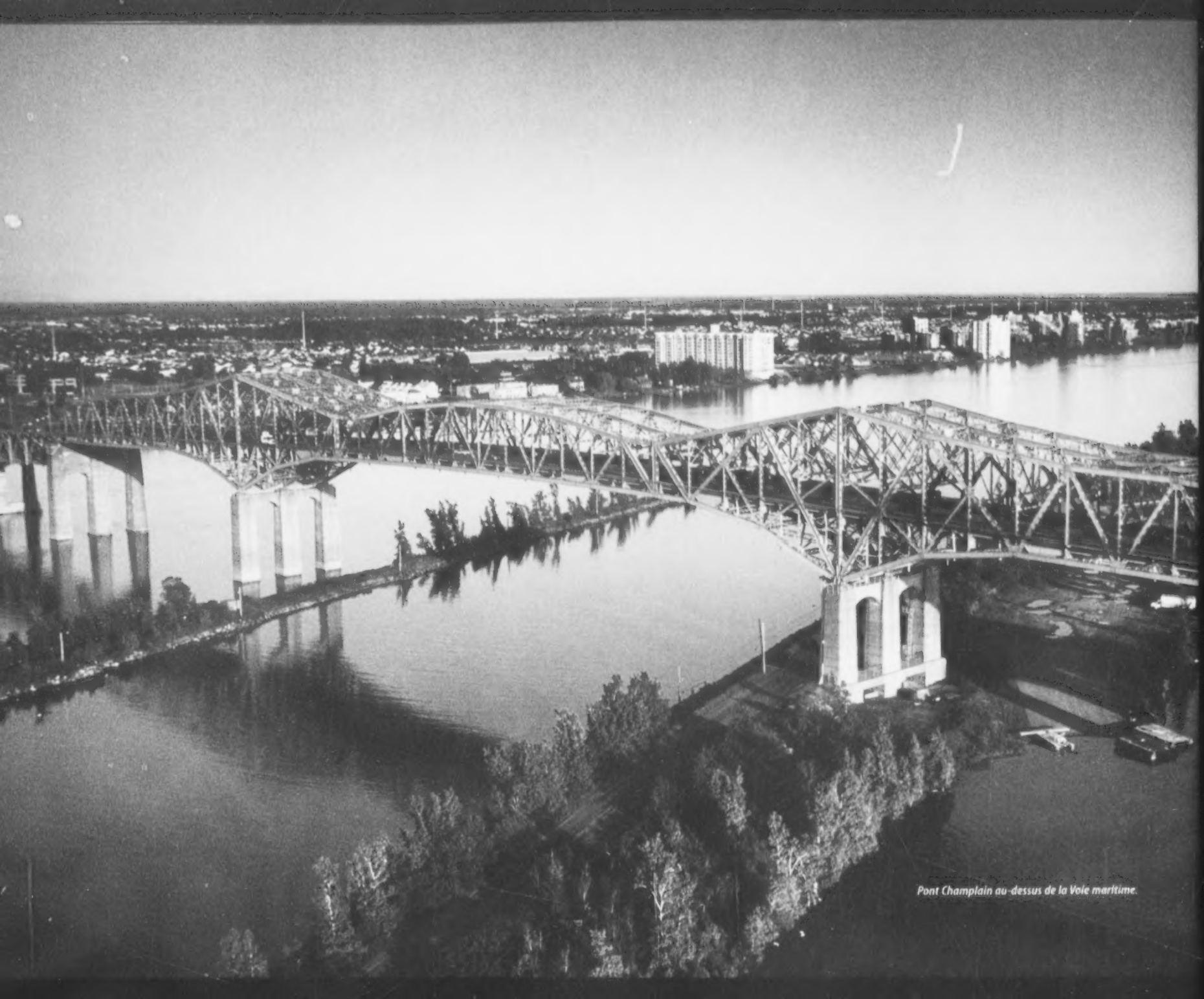
Depuis 1983, une voie réservée aux autobus est aménagée aux heures de pointe sur le pont Champlain. Une agence du gouvernement provincial responsable du transport public exploite cette voie réservée.

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM) a le mandat d'être autosuffisante sur le plan financier grâce à la collecte de droits de péage. Tous les excédents d'exploitation sont rendus aux propriétaires, à savoir la Société des ponts fédéraux Limitée et son partenaire américain, la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*.

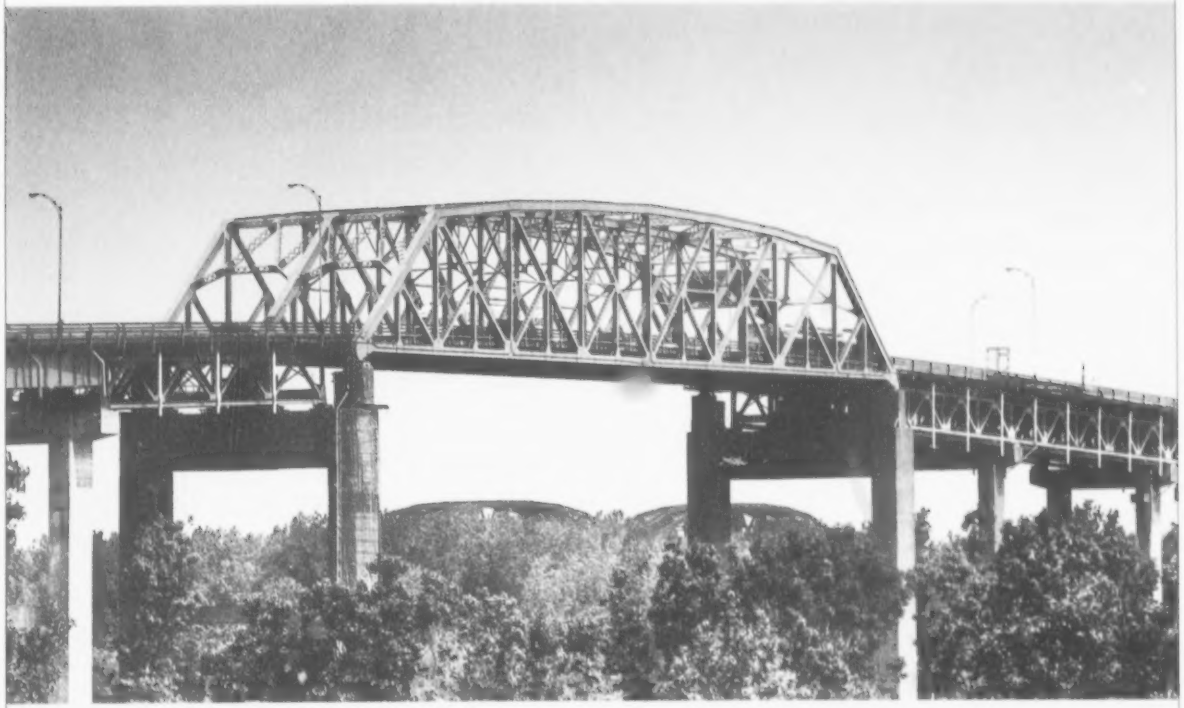
La CPIVM exploite et entretient un pont international à péage sur le couloir de l'autoroute 138 reliant Cornwall à l'autoroute 37 de l'État de New York. Cette traversée se compose de deux ponts à travée élevée qui enjambent les bras nord et sud du fleuve Saint-Laurent, ainsi que d'une route d'interconnexion sur l'île de Cornwall. La réserve d'Akwesasne est située sur cette île. Sur le plan du volume de circulation, le pont international de la Voie maritime est le septième pont en importance reliant le Canada aux États-Unis. Par rapport aux autres traversées, la circulation est surtout locale et régionale. Il y a davantage de passages sur le pont international de la Voie maritime que sur les traversées internationales à péage d'Ogdensburg, Mille-Îles et de Sault-Ste-Marie.

À 305 mètres en amont, l'estacade (à gauche) longe le pont Champlain sur 2 043 mètres.

À gauche : circulation sur le pont Champlain.
À droite : tandemoule Bourgeois Nissan.



Pont Champlain au-dessus de la Voie maritime.



Le pont Honoré-Mercier au-dessus de la Voie maritime

Nos partenaires

La SPTL, à titre d'intervenant essentiel dans le domaine de la gestion des ponts, continuera à consolider ses partenariats actuels et à surveiller les nouvelles occasions de coopération. La Société a principalement recours aux méthodes ci-après pour maintenir des relations harmonieuses avec ses partenaires et pour être à l'affût de nouveaux débouchés :

- La SPTL, en collaboration avec Transports Canada, l'Agence du revenu du Canada, les agences d'État et fédérales américaines et les administrations de ponts, évalue des propositions visant à appliquer de nouvelles technologies et à mettre en œuvre des initiatives d'exploitation, afin d'améliorer la fluidité de la circulation aux traversées internationales.

- Un comité composé de représentants de notre filiale, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, de Transports Canada, du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien et du Conseil des Mohawks d'Akwesasne, aborde les problèmes de la communauté Mohawk liés au pont international de la Voie maritime.

- Un comité directeur conjoint composé de représentants des gouvernements fédéral et provincial va étudier la faisabilité d'un système de train léger sur l'estacade du pont Champlain dans la région métropolitaine de Montréal.

- Un comité qui siègent des représentants des gouvernements fédéral et provincial est chargé d'achever le projet de l'autoroute 30 sous la forme d'un partenariat public/privé.

- Un comité de gestion (qui est un sous-comité du conseil d'administration, composé de représentants de la CPVM et de la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*) aura pour rôle d'aider La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée à remplir son mandat.

- Nous demanderons à des partenaires de participer à l'organisation d'événements spéciaux pour souligner le 75e anniversaire du pont Jacques-Cartier pendant l'été 2008.

- La SPTL collaborera avec la Société du Havre de Montréal dont le mandat consiste à soumettre un plan de développement stratégique pour les propriétés de la zone du port de Montréal, dont un volet doit porter sur l'amélioration de l'accès du public au fleuve Saint-Laurent.

- Tel que recommandé dans le rapport d'examen spécial de la vérificatrice générale du Canada, la SPTL a mis sur pied un comité spécial chargé de surveiller de plus près les activités de la IBBA ayant trait à la partie canadienne du pont international des Mille-Îles. Les trois administrateurs canadiens de la IBBA, ainsi que des représentants de la SPTL, siègent à ce comité.

- Nous collaborerons avec le ministère des Transports du Québec et avec le Conseil des Mohawks de Kahnawake dans le but de garantir que les travaux du projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier soient coordonnés efficacement et qu'on tienne compte de facteurs économiques, sociaux et environnementaux dans leur planification.

Vue en contre-plongée du pont Honoré-Mercier

ÉTAT ET ANALYSE DE GESTION

Patrouille de la Sûreté du Québec à la hauteur de l'île Sainte-Hélène sur le pont Jacques-Cartier.

* Une étude binationale à laquelle participent le *New York State Department of Transportation*, Transports Canada, le ministère des Transports de l'Ontario, la SPFL, la TIBA et la CPIVM évalue les exigences à court et long termes pour le pont international des Mille-Îles et le pont international de la Voie maritime. Cette étude examine l'éventail complet des options d'amélioration de la capacité de ces ponts et de rationalisation de la circulation des véhicules par l'entremise de diverses mesures : investissements en capital, améliorations de l'exploitation, techniques de traitement et d'inspection ou applications technologiques.

* Grâce aux efforts concertés du ministère des Transports de l'Ontario, de la SPFL, de la *Thousand Islands Bridge Authority* et de Transports Canada, la construction d'une voie de circulation supplémentaire allant de l'autoroute 401 jusqu'à la frontière au niveau du pont international des Mille-Îles pour séparer la circulation de camions de celle des voitures est pratiquement terminée.

Le développement et la croissance de l'économie du Canada ont toujours dépendu des transports est-ouest et nord-sud. La croissance démographique, le nombre croissant des voyageurs, l'intensification des échanges commerciaux et l'évolution de l'industrie du camionnage sont autant de facteurs qui ont contribué à la demande accrue de meilleurs services de transport de surface, qui sont au cœur des activités de la SPFL.

L'étude réalisée par le groupe de consultation Roche-Delcan en l'an 2000 a révélé que le nombre de camions ayant traversé le pont Champlain a doublé de 1993 à 2002, ce qui représente une augmentation moyenne de 11 % par an. En 2002, 4,5 millions de camions ont traversé le pont, par rapport à moins de 2 millions en 1992.

Cette augmentation a un impact direct sur la structure du pont. C'est la raison pour laquelle la SPFL a traité en priorité la construction d'une autoroute de dégagement autour de Montréal (l'autoroute 30). Une étude récente commandée par PJCCI a montré que, sans la construction de l'autoroute 30, le nombre croissant de camions utilisant le pont Champlain réduirait de beaucoup sa durée de vie utile.

La densité de population de la région métropolitaine de Montréal est très élevée. De plus, on a remarqué aux cours des dernières années une augmentation constante de la circulation sur les ouvrages de la Société. Cela est dû, entre autres facteurs, au phénomène de l'extension tentaculaire urbaine, ainsi qu'à l'augmentation du nombre de voitures sur la Rive-Sud de Montréal et de la quantité de marchandises transportées par camion.

En outre, le pont international de la Voie maritime et le pont international des Mille-Îles figurent respectivement aux septième et huitième rangs des ponts internationaux entre le Canada et les États-Unis au chapitre du volume de circulation.

Facteurs externes ayant des incidences sur les opérations

La valeur monétaire des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis est un des principaux facteurs déterminants du volume de circulation frontalière entre les deux pays. Les exportations du Canada aux États-Unis sont passées de 270 milliards de dollars en 1998 à 345 milliards de dollars en 2002, ce qui représente 87 % du total des exportations du Canada vers tous les pays (source : Statistique Canada). On doit toutefois remarquer que la répartition de ces exportations a beaucoup changé. En effet, au cours des cinq dernières années, les exportations de l'Ontario vers l'État de New York ont diminué de 34 %, alors que les exportations vers la Californie ont augmenté de 41 %. L'effet du ralentissement économique de l'État de New York, combiné à celui de la redistribution du commerce entre l'Ontario et les États-Unis, a eu une grande incidence sur la circulation de camions sur les ponts internationaux de la SPFL.

De plus, les retards causés par l'intensification des inspections de douanes et d'immigration au niveau des ponts internationaux ont nui aux voyages discrétionnaires pour le tourisme, les achats et autres activités. Au cours de la dernière année, la circulation sur le pont international de Sault Ste. Marie a diminué de plus de 10 % et celle sur le pont international des Mille-Îles de 5 %. Seul le pont international de la Voie maritime a connu une augmentation de circulation de 2 %, mais celle-ci provenait de l'augmentation du nombre de traversées d'autochtones bénéficiant d'une exonération du droit de passage.

Examen des événements

Le SPFL, en collaboration avec la Commission de la Capitale nationale (CCN) et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), a commandé des études de diligence raisonnable ayant trait à l'ingénierie et à la gestion. Ces études ont pour but de définir les besoins en matière d'immobilisations et de gestion des cinq ponts de la Commission de la Capitale nationale qui enjambent la rivière des Outaouais. Ces études ont été axées sur des scénarios prévoyant que la CCN resterait propriétaire de ces cinq ponts, tandis qu'une agence gouvernementale, à savoir la SPFL, gérerait l'exploitation intégrée des cinq ponts.

De plus, dans la perspective de rationaliser la circulation dans la région métropolitaine de Montréal, la Société a amorcé plusieurs études de circulation et de faisabilité [*] concernant l'autoroute 30 de contournement de Montréal. Les données de ces études [*] ont permis à la Société de démontrer qu'il faut agir rapidement face à la congestion des ponts, afin d'éviter de graves problèmes de circulation dans un proche avenir.

En bref, l'achèvement de l'autoroute 30 et de ses connexions aux autoroutes existantes se fera en deux étapes. Une première section à double chaussée et à quatre voies, longue de près de 8 km, sera d'abord construite entre Candiac et Sainte-Catherine. Puis, une deuxième section à double chaussée et à quatre voies, longue de 35 km, sera construite entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion. Cette deuxième section comprendra deux ponts importants enjambant le fleuve Saint-Laurent et sa voie maritime. On prévoit que les travaux relatifs à ces sections seront réalisés dans le cadre d'un partenariat entre les secteurs public et privé.

Les gouvernements du Canada et du Québec ont annoncé publiquement les engagements fédéral et provincial d'achever l'autoroute 30 entre Candiac et Vaudreuil-Dorion au plus tard en 2009.

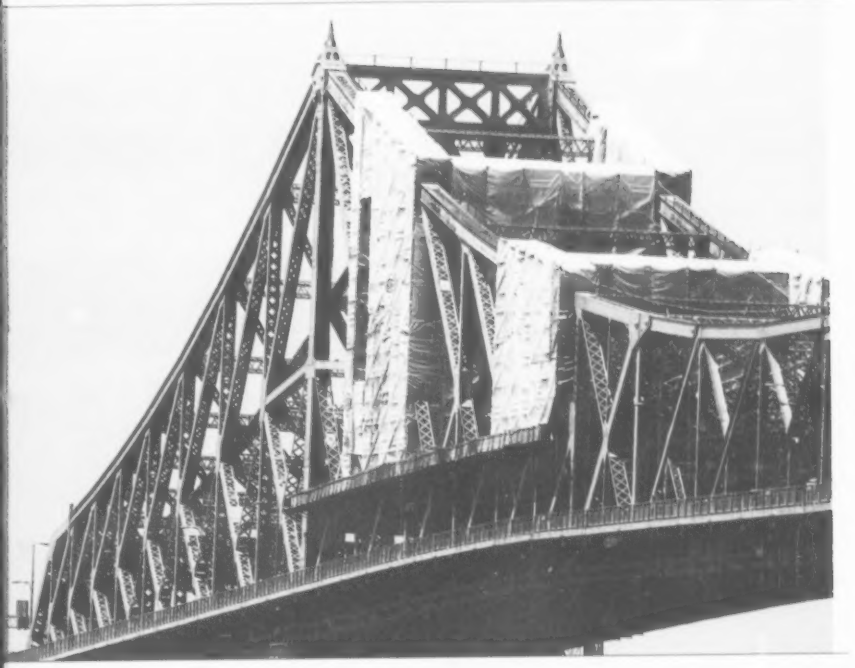
* *Étude des ponts de la Rive-Sud – Solutions globales. Transport de personnes et de marchandises*, par Roche Ltée, (août 2000).

Accès au pont Jacques-Cartier par la Rive-sud.

DÉBAT ET ANALYSE DE GESTION

Sauvegarde à la chaussée et relations avec les intervenants

La SPFL est consciente du fait qu'une circulation fluide sur ses ouvrages a un impact positif énorme sur les économies régionale, provinciale et canadienne, ainsi que sur la sécurité des usagers et de l'environnement. Par conséquent, nos cadres supérieurs recherchent constamment de nouvelles solutions pour diminuer les embouteillages sur les ponts.



Travaux de peinture sur le pont Jacques-Cartier

Système de train léger (STL)

La Société siège à un comité directeur composé de représentants des gouvernements fédéral et provincial. Ce comité étudie la faisabilité de construire un système de train léger dans la région métropolitaine de Montréal.

En 2001, le gouvernement fédéral, par l'entremise de Développement économique Canada (DEC) et de la SPFL, et en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, a accepté d'accorder une subvention de 14 millions de dollars pour la réalisation d'une étude de faisabilité. La SPFL apporte une contribution d'un million de dollars à ce projet, tandis que l'Agence métropolitaine de transport (AMT) gère ces études et en fait rapport au comité directeur composé de représentants des gouvernements fédéral et provincial.

Ce STL relierait le couloir de l'autoroute 10 au centre-ville de Montréal. Cet effort conjoint vise à répondre au besoin de trouver une solution à long terme en matière de transport public en utilisant l'estacade existante du pont Champlain.

Si ce projet voit le jour, il contribuera à désengorger les ponts de la Rive-Sud, ce qui sera salutaire pour l'environnement et l'économie de la région de Montréal. Ce système de train léger permettrait de maintenir la capacité de transport public dans le couloir du pont Champlain tout en allégeant d'environ 1 500 véhicules par heure de pointe la circulation sur les ponts de la Rive-Sud.

On a déjà déterminé la disposition des rails, la technologie du système et le niveau prévu de la demande de trafic. Il reste à achever les études d'ingénierie de la valeur et les analyses coût-avantages.

Système de surveillance télévisée en circuit fermé

La SPFL a accordé en 2003 à Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée une subvention pour des travaux ayant trait à la modernisation du système de surveillance télévisée en circuit fermé (SSTCF) et des réseaux de télécommunications des ponts Jacques-Cartier et Champlain, ainsi que de l'autoroute Bonaventure.

Ces travaux comprenaient le remplacement du système dépassé de caméras en noir et blanc par un nouveau système moderne de caméras en couleur, ainsi que l'amélioration du centre de surveillance. Ce nouveau système, mis en œuvre par la Sûreté du Québec, permettra aux forces policières d'effectuer une surveillance plus précise et plus étendue. Cet investissement entre dans le cadre d'un système intelligent de transport (SIT) visant à assurer une circulation fluide.

Pont international des Mille-Îles

Le projet d'élargissement de la travée est du pont a été reporté de 2003 à 2004. Mais ce projet demeure nécessaire car l'Agence du revenu du Canada (ARC) met en œuvre depuis décembre 2003 au pont des Mille-Îles un programme d'expéditions rapides et sécuritaires permettant de dédouaner à l'avance les camions. Ce projet d'élargissement rendra la circulation beaucoup plus fluide.

Le contrat pour l'adjonction d'une nouvelle voie en direction sud sur l'autoroute 137 a été octroyé le 3 septembre 2003. La province de l'Ontario a décidé de financer intégralement ces améliorations. Cependant, le volet SIT n'a pas encore été complètement élaboré. À l'origine, ce projet était conjoint entre les gouvernements fédéral et provincial, les deux paliers de gouvernement l'ayant approuvé. Mais la province a maintenant décidé de réaliser seule ce projet.

Environnement

En 2003, PJCCI, en collaboration avec Environnement Canada, a analysé et testé la toxicité de la nappe phréatique située sous un vieux dépotoir de l'île de Montréal, à proximité du fleuve Saint-Laurent. Il se peut qu'une partie de cette propriété, entretenue, gérée et contrôlée par la Société, doive faire l'objet d'importantes mesures d'atténuation pour prévenir la pénétration de contaminants dans le fleuve.

Les résultats des tests seront connus en 2004 et ils permettront de déterminer les mesures d'atténuation adéquates, en collaboration avec les agences de réglementation environnementale. Toutefois, ceci reste à déterminer car l'obtention d'un financement spécial pour l'application de telles mesures correctives nécessiterait l'approbation du Conseil du Trésor.

La SPFL gère les risques liés à la détérioration de la travée du chenal nord du pont international de la Voie maritime à Cornwall en étudiant les incidences soit de sa réparation, soit de son remplacement par un pont à travée basse.

La SPFL finance actuellement une évaluation environnementale (EE) de ces deux options. La réparation ou le remplacement éventuels de cet ouvrage réduirait de beaucoup ses coûts d'entretien.

Plusieurs avantages de l'option de remplacement de l'ouvrage par un pont à travée basse ont été circonscrits jusqu'à présent, notamment :

- des coûts d'entretien moindres;
- la diminution de la distance à parcourir entre l'île de Cornwall et la ville de Cornwall;
- la suppression de l'alignement du virage existant;
- l'amélioration globale de la fluidité de la circulation;
- la sécurité accrue de nos clients.

La SPFL a collaboré de près avec le Conseil des Mohawks d'Akwesasne dans le but de garantir que l'EE sera achevée au plus tard en juin 2004. Cette date butoir donne à Transports Canada suffisamment de temps pour réviser le rapport et obtenir le financement nécessaire pour réaliser l'option choisie. Si on opte pour la construction d'un nouveau pont à travée basse, l'échéancier du projet prévoit le début des travaux en juillet 2007 et l'ouverture du nouveau pont à la circulation en novembre 2008.

En 2003, la CPIVM a respecté les pratiques normalisées suivantes : confinement intégral des zones de sablage des tours de déviateurs de câbles du pont du chenal sud, récupération de la poussière et des matériaux provenant du sablage, surveillance des niveaux de plomb dans l'air ambiant et élimination adéquate de tous les matériaux. En outre, la CPIVM a surveillé l'efficacité de ses installations de traitement des eaux usées, identifié des sources d'infiltration des eaux souterraines et préparé les spécifications pour la réparation des canalisations d'eaux usées.

Rampe d'accès à l'île Sainte-Hélène à partir du pont Jacques-Cartier

L'ÉTAT ET ANALYSE DE GESTION

GESTION DES RISQUES

EVALUATION DES RISQUES Au cours de l'exercice 2003-2004, le comité de gestion des risques de la Société, ainsi que ceux de Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, ont entrepris une évaluation complète des risques liés à leur exploitation. Ces évaluations visaient à examiner les risques connus et à circonscrire de nouveaux risques ainsi que leur probabilité et leurs conséquences, les mesures de contrôle à prendre pour chacun et l'état de préparation et le niveau de vulnérabilité de la Société et de ses filiales. En continuant à appliquer les méthodes actuelles de gestion des risques et en les renforçant pour l'avenir, la Société et ses filiales continuent à cerner les risques auxquels sont exposés les usagers de leurs infrastructures, tout en assurant une fiabilité accrue de ces dernières.

INVITATION À DES COURTIERS D'ASSURANCE Le comité de gestion des risques de la Société, pour appliquer la réglementation prônée par le Conseil du Trésor, a invité trois principaux courtiers d'assurance à venir faire une présentation conceptuelle d'assurance dans le but d'établir si la Société et ses filiales sont adéquatement assurées et de déterminer si leur assureur les sert bien et à un prix raisonnable. À la suite à ce processus, le comité a recommandé la nomination pour cinq ans d'un courtier dont la rémunération serait à taux tarifé plutôt qu'à la commission, réduisant ainsi de beaucoup les coûts globaux. De plus, les polices d'assurance annuelles ont été renouvelées avec des économies de 67 000 dollars et ce, sans réduction de couverture.

ÉTUDE SUR LE TERRORISME En plus des évaluations des risques effectuées par la Société et ses filiales, un expert-conseil embauché par Transports Canada a examiné la vulnérabilité de tous les ouvrages. Son rapport a donné lieu à des mesures de protection des ouvrages en fonction des priorités.

INFRASTRUCTURES En plus des inspections régulières effectuées par le personnel, les infrastructures sont inspectées tous les ans par des firmes d'ingénierie spécialisées dans l'inspection des ouvrages d'ingénierie civile. Pour tout l'entretien périodique et courant de ces ouvrages on se base sur les rapports détaillés de ces firmes, indiquant les mesures prioritaires à prendre.

RAPPORTS FINANCIERS ET VÉRIFICATION La Société et toutes les filiales fournissent régulièrement des rapports financiers à leurs comités de vérification et conseils d'administration respectifs. Mis à part les vérifications effectuées par le Bureau du vérificateur général du Canada, la SPTL et ses filiales imposent chaque année des vérifications internes évaluant certains volets de leurs affaires.

Au poste de peage du pont de Cornwall.

ails saillants financiers

Pont international des Mille-Îles.

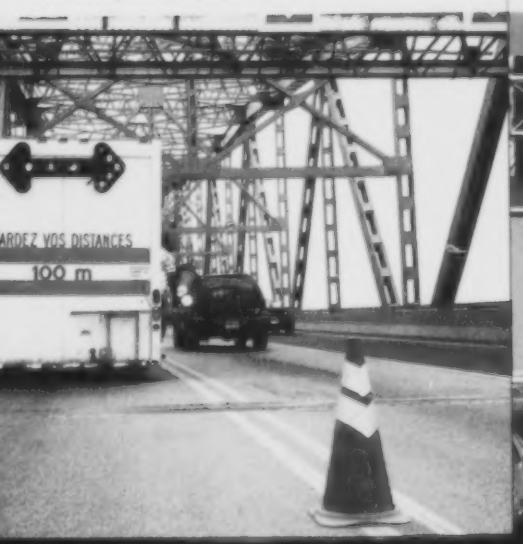
Faits saillants financiers

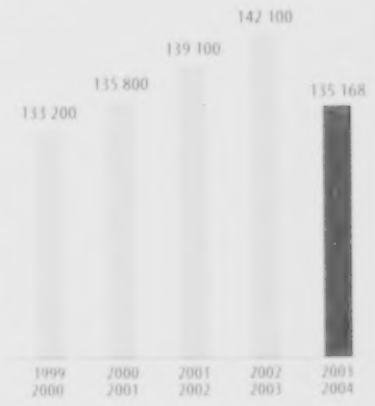
SURVOL DE L'EXERCICE 2003-2004

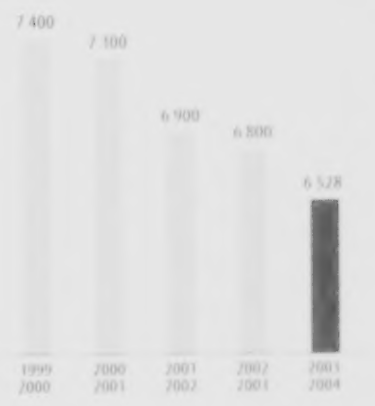
en milliers de dollars	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004
Revenus	6 759	10 299	12 091	11 219	13 075
Dépenses	32 400	38 497	41 857	53 805	46 309
Proportion des dépenses couvertes par les revenus	20,9 %	26,8 %	28,9 %	93,3 %	28,2 %
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	25 168	27 906	26 726	25 345	30 622
Acquisitions d'immobilisations	3 872	6 612	68 347	61 646	3 247
Amortissement des immobilisations	2 740	3 249	3 658	4 123	5 843

Les revenus de la Société ont diminué pour la première fois depuis sa constitution. Les revenus de péage, qui avaient considérablement diminué en première partie de l'année, ont montré des signes encourageants de croissance en fin d'année.

Mise en place quotidienne de la voie réservée aux autobus à l'heure de pointe sur le pont Champlain




133 200
135 800
139 100
142 100
135 168
1999 2000
2000 2001
2001 2002
2002 2003
2003 2004


7 400
7 100
6 900
6 800
6 528
1999 2000
2000 2001
2001 2002
2002 2003
2003 2004

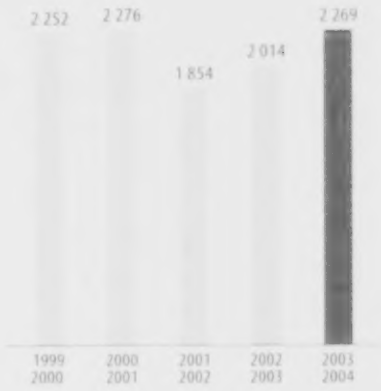
Faits saillants financiers

PROPORTION DES DÉPENSES COUVERTES PAR LES REVENUS POUR L'ENSEMBLE DE NOS OUVRAGES

(en pourcentage)

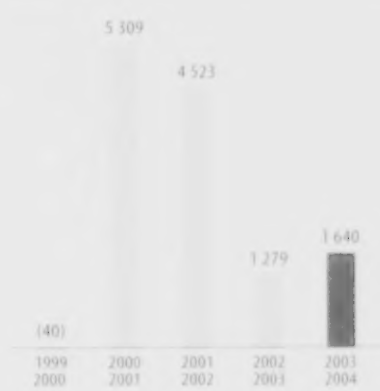
REVENUS D'EXPLOITATION DES DEUX PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES

(en milliers de dollars)



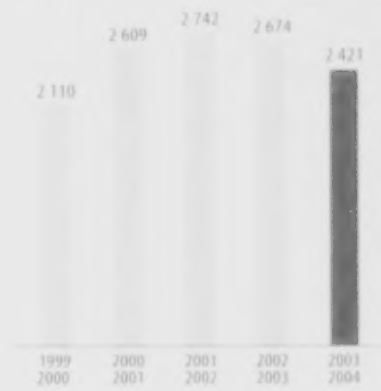
FLUX DE TRÉSORERIE

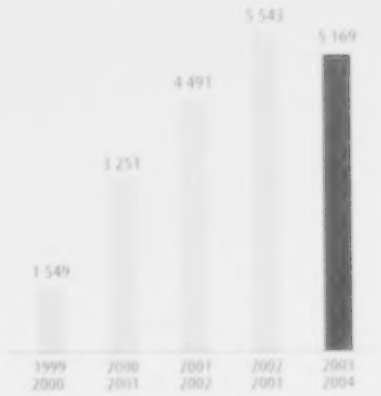
(en milliers de dollars)



BAUX ET PERMIS

(en milliers de dollars)

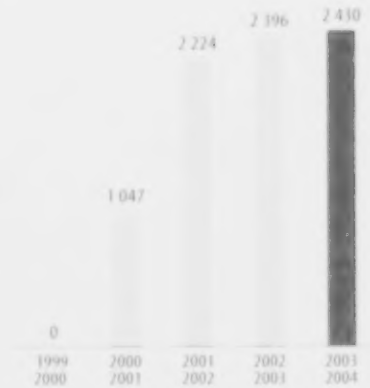



(en milliers de dollars)
1 549
3 251
4 491
5 543
5 169
1999 2000
2000 2001
2001 2002
2002 2003
2003 2004

Faits saillants financiers

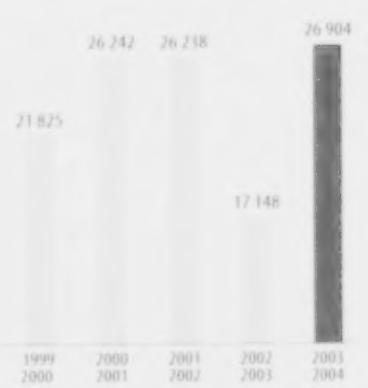
DROIT AUX FUTURS (1)

(en milliers de dollars)



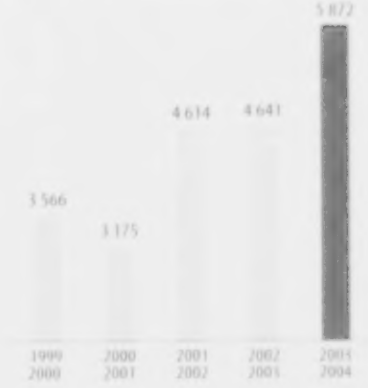
TAUX (2)

(en milliers de dollars)



CODE TECHNIQUE (3)

(en milliers de dollars)



(1) Les revenus des paiements prévisionnels ont été comptabilisés pour la première fois au cours de l'année financière représentant 19 % des revenus totaux de la SPT, soit 1,3 million de dollars.

(2) Les dépenses d'entretien ont connu une augmentation significative de plus de 10 millions de dollars en 2003-2004. Cette augmentation est due en grande partie à la hausse des dépenses relatives aux ponts de la région de Montréal, pour lesquels les coûts d'entretien ont été en partie capitalisés dans le cadre de la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier. À l'avenir, les dépenses d'entretien devraient demeurer élevées, compte tenu de l'âge des infrastructures de nos ultra-modernes excroissance par rapport aux périodes établies au moment de leur construction et de l'utilisation d'actifs centrals en haut.

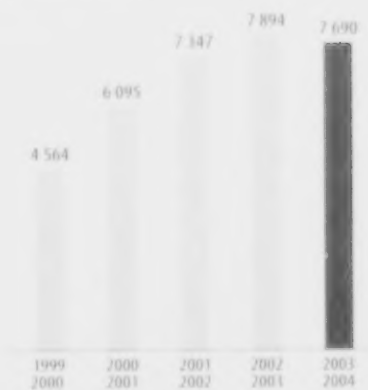
(3) Les frais de fonctionnement sont liés aux infrastructures de la région de Montréal et à la perception des péages aux ponts internationaux. À Montréal, un contrat annuel de l'ordre de trois millions de dollars a été conclu avec la Société du parc Jean-Drapeau pour assurer la surveillance des ponts.

(4) Les coûts d'administration ont légèrement diminué. Ces coûts, qui sont stables depuis l'intégration de la dernière filiale acquise en octobre 2000 (à SPT), restent maintenus à un niveau de 6 % des revenus.

(5) L'augmentation de 1,171 million de dollars des coûts d'amortissement est attribuable aux dépenses importantes en immobilisations réalisées au cours des dernières années, et surtout à l'amortissement annuel de la structure du tablier du pont Jacques-Cartier.

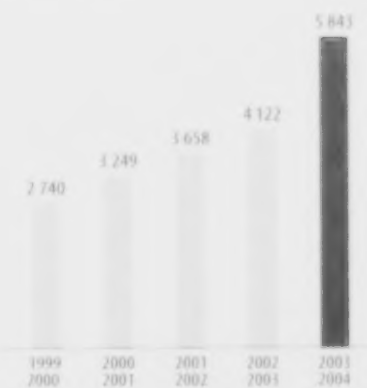
AUTRES (4)

(en milliers de dollars)



AMORTISSEMENT (5)

(en milliers de dollars)



Pont international de Sault Ste. Marie.

Le Marathon international de Montréal

Départ du Marathon international de Montréal au Pont Jacques-Cartier

Peinture des câbles du pont international de la Voie maritime

Pont international de la Voie maritime

L'entente binationale entre le prédécesseur de la Société et la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* ne traite pas spécifiquement de la question de responsabilité des propriétaires en cas de défaut. La *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* maintient qu'elle n'est responsable d'aucun défaut.

La SPTL a rencontré la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* en 2003 dans le but de revoir l'entente binationale. La CPVM a examiné à fond cette entente dans le cadre de son processus de planification stratégique auquel son conseil d'administration a participé. On poursuit les travaux sur ce sujet.

Societe du pont de la riviere Ste Marie

L'entente intergouvernementale entre l'État du Michigan et la Société du pont de la rivière Ste Marie confie la gestion, l'administration et l'exploitation du pont à l'*International Bridge Administration*, une unité administrative du *Michigan Department of Transportation* (MDOT).

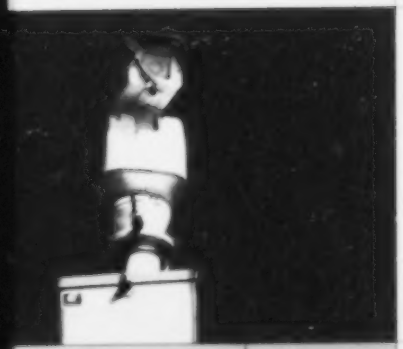
Plusieurs problèmes ont surgi au cours des deux dernières années. Ils préoccupent au plus haut point la Société du pont de la rivière Ste Marie à tel point que son conseil d'administration a adopté une résolution demandant à ses représentants siégeant à la *Joint International Bridge Authority* de renégocier des modalités plus acceptables, faute de quoi ils devraient faire appliquer la clause de l'entente prévoyant sa résiliation au bout d'un an.

Une des principales préoccupations relatives à cette entente concerne le fait que l'on exige que le MDOT effectue des paiements partiaires correspondant à toutes les dépenses encourues pour les installations douanières ou d'immigration canadiennes. De plus, l'entente ne définit pas quelle est la responsabilité des propriétaires en cas de défectuosités pouvant survenir, et un différend des pouvoirs dont dispose la *Joint International Bridge Authority* par rapport au *Michigan Department of Transportation*.

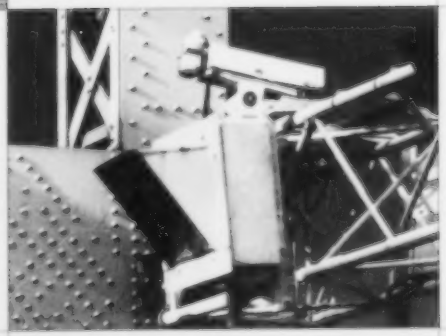
Transports Canada, en collaboration avec la SPTL, a revu en détail l'entente intergouvernementale et a défini des options visant à traiter les points préoccupants. Transports Canada, la SPTL et le MDOT sont en cours de discussion au sujet de la révision éventuelle de l'entente.

La SPTL et Transports Canada ont amorcé des discussions à propos de l'exigence de l'Agence des douanes et du revenu du Canada d'apporter des améliorations importantes à ses installations dans ces ponts.

Inspection du béton au pont international de la Voie maritime



Caméra de surveillance vidéo et bras de voie au pont Jacques-Cartier



Salle de visionnage des caméras de surveillance vidéo et des feux de voies des ponts Jacques-Cartier et Champlain.

PONTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Circulation sur le pont Honoré-Mercier

Pont Jacques-Cartier

Ouvert à la circulation le 14 mai 1930 et inauguré officiellement le 24 mai 1930, le pont du Havre fut rebaptisé pont Jacques-Cartier en 1934, en hommage à l'explorateur qui découvrit le Canada en 1534.

Le pont, construit en acier et doté d'un tablier en béton armé, comporte cinq voies de circulation. Reliant Longueuil à Montréal, il mesure approximativement 3 kilomètres. Un système de signalisation de voies permet d'inverser le sens de la circulation sur la voie centrale et de l'adapter au trafic des heures de pointe.

La travée principale, de type cantilever, se trouve à environ 66 mètres au-dessus du fleuve Saint-Laurent, permettant ainsi le passage des navires en provenance et en direction du port de Montréal. Quant à la section enjambant la Voie maritime, elle se trouve à peu près à 40 mètres au-dessus de la surface du canal. La circulation sur le pont Jacques-Cartier est présentement estimée à 39,5 millions de véhicules par année.

Pont Champlain et autoroute Bonaventure

Le pont Champlain, ouvert à la circulation le 28 juin 1962, porte le nom de l'explorateur Samuel de Champlain qui a fondé Québec en 1608. L'autoroute Bonaventure, faisant partie des approches nord du pont, a été ouverte à la circulation le 21 avril 1967.

Reliant les arrondissements de Brossard et de Verdun, le pont Champlain a une longueur d'environ 3 kilomètres. Il compte six voies de circulation, séparées par une bande médiane de béton. La travée principale, également de type cantilever, est construite en acier. Elle supporte un tablier à dalle orthotrope en acier revêtu d'un pavage de béton bitumineux. La hauteur libre au-dessus de la surface du canal de la Voie maritime est d'environ 49 mètres. Le reste du pont est formé de poutres de béton précontraint qui constituent un tablier en béton précontraint revêtu de béton bitumineux.

La circulation sur le pont Champlain est estimée à 47,4 millions de véhicules par année, auxquels il faut ajouter les 8 millions de déplacements de personnes par transport en commun.

L'estacade du pont Champlain

L'estacade du pont Champlain a été construite en 1965 comme régulateur des glaces. Cet ouvrage longe le pont Champlain à environ 305 mètres en amont. D'une longueur de 2 043 mètres, il s'étend d'ouest en est, de l'île des Sœurs jusqu'à la digue nord du canal de la Voie maritime du Saint-Laurent. Cette infrastructure est actuellement utilisée par le public comme piste cyclable.

Pont Honoré-Mercier

Ce pont, inauguré le 11 juillet 1934, a été nommé en l'honneur de Honoré Mercier, qui a été premier ministre du Québec de 1887 à 1891. Le pont relie la municipalité de Ville de LaSalle sur l'île de Montréal et le territoire Mohawk de Kahnawake, sur la Rive-Sud.

À l'origine, l'exploitation, l'entretien et la gestion du pont relevaient entièrement de la province de Québec. Entre 1958 et 1959, dans le cadre du projet de construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a fait procéder à des travaux pour surélever la partie sud du pont afin de permettre aux navires d'emprunter la Voie maritime. La partie surélevée du pont est ainsi de juridiction fédérale. En 1963, un pont jumeau a été construit dans la partie fluviale afin de rencontrer les besoins sans cesse croissants de la circulation.

La section du pont sous la responsabilité de la Société s'étend sur environ 1,4 kilomètre. Ses travées en acier soutiennent un tablier classique en béton recouvert de pavage de béton bitumineux. La circulation sur le pont Honoré-Mercier est estimée à 28 millions de véhicules par année.

Tunnel de Melocheville

Le tunnel de Melocheville a été construit en 1956, dans le cadre de la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le tunnel, qui passe sous les écluses du canal de Beauharnois à Melocheville, mesure environ 230 m de longueur et comporte une voie de circulation dans chaque direction. La circulation dans le tunnel de Melocheville est estimée à 4,3 millions de véhicules par année.

Tunnel de Melocheville.

PONTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Pont international des Mille-Îles

Ouvert en 1938 par le premier ministre Mackenzie King et le président Franklin Roosevelt, le pont international des Mille-Îles enjambe le fleuve Saint-Laurent sur 13,7 kilomètres et relie Ivy Lea, en Ontario, et Collins Landing dans le nord de l'État de New York. Sa construction a demandé 16 mois. Voilà une réalisation impressionnante à tous les égards! Il est exploité et entretenu conjointement par le Canada et les États-Unis en vertu d'un accord intervenu entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la *Thousand Islands Bridge Authority* des États-Unis. Environ deux millions de véhicules empruntent ce pont chaque année.

Pont international Sault Ste. Marie

Ouvert en 1962, le pont international de Sault Ste. Marie enjambe la rivière St. Mary's et relie les villes jumelles de Sault Ste. Marie, en Ontario, et de Sault Ste. Marie au Michigan. Il s'agit du seul lien fixe entre les deux pays à 1 000 kilomètres à la ronde et d'une voie commerciale essentielle entre d'importants marchés américains et canadiens passant par l'autoroute américaine 75 et de la route Transcanadienne. Environ 1,8 million de véhicules traversent ce pont chaque année.

Pont international de la Voie maritime

Enjambant la Voie maritime du Saint-Laurent depuis Cornwall, en Ontario, jusqu'à Rooseveltown, dans l'état de New York, en passant par le territoire Mohawk d'Akwesasne, le pont international de la Voie maritime est une construction surélevée qui a été ouverte à la circulation en 1962. Sa construction s'est effectuée en vertu d'un accord international intervenu en 1957 entre le Canada et les États-Unis. Il est exploité à titre d'entreprise conjointe par notre filiale, la Corporation du pont international de la voie maritime Ltée en vertu d'une entente conclue entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*.

Au total, plus de 2,5 millions de véhicules, principalement des camions, empruntent ce pont chaque année.

À gauche :
le pont international des Mille-Îles

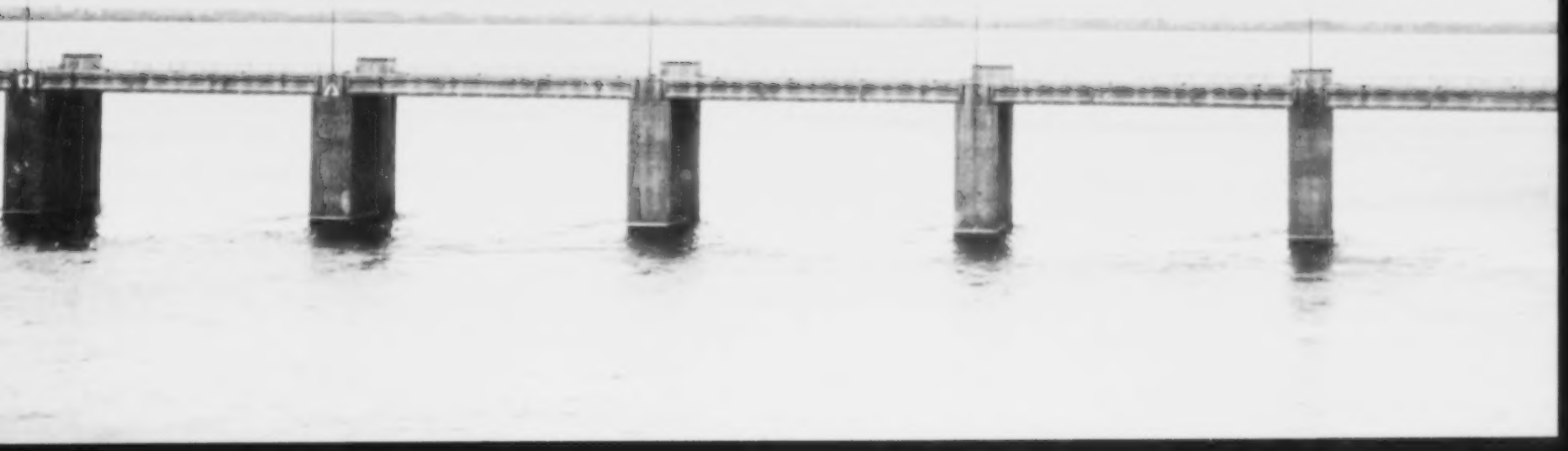
Au milieu :
le pont international de Sault Ste. Marie

À droite :
le pont international de la Voie maritime

CONSEILS D'ADMINISTRATION ET PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Sommaires financiers

La Societe des ponts Federaux Limitee	36
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporee	38
La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltee	40
La Societe du pont de la riviere Ste Marie	42
Tableau synoptique — SPFL	43
Evolution des methodes de gouvernance de la SPFL et de ses filiales	44



La Société des ponts fédéraux Limitée

The Federal Bridge Corporation Limited

MICHEL FOURNIER

Michel Fournier
Président et premier dirigeant

Sheila Tremblay
Administratrice

Carole Workman
Administratrice

Yvon Bourget
Administrateur

Norman B. Willars
Avocat-conseil et secrétaire de la Société

André Cátard
Vice-président, Communications

Gérard Lalonde
Directeur, Services administratifs, et trésorier

Robin Retnasby
Directeur Senior, Ressources humaines

Thye Lee
Directeur, Ingénierie et construction

SHEILA TREMBLAY

CAROLE WORKMAN

YVON BOURGET

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SPEL

Comité de vérification	Comité de gouvernance d'entreprise	Comité sur l'environnement	Comité de gestion des risques
Carole Workman *Présidente*	Sheila Tremblay *Présidente OPVM, Administratrice SPEL et TIRA (Présidente)*	Glen F. Catlin *Président*	Yvon Bourget *Président*
Sheila Tremblay *Membre*	Yvon Bourget, *Administrateur, SPEL et FICCI (Membre)*	Hendrik H. Saaltink *Membre*	Norman R. Willans *Membre*
Yvon Bourget *Membre*	Sophie Joncas *Administratrice, FICCI (Membre)*	Ian McPherson *Membre*	Gerard Laronde *Membre*
	John M. Keogh *Administrateur, OPVM et TIRA (Membre)*	Sylvie Lefebvre *Membre*	Robert J. Reid *Consultant*
	Gerald H. Johnston *Administrateur, OPVM et TIRA (Membre)*	Raymond Dansault *Membre*	
	Norman R. Willans *Avocat conseil et secrétaire de la Société SPEL Administrateur FICCI (Membre)*	Gerard Laronde *Membre*	
		Thye Lee *Membre*	
		Bill Moulton *Membre*	
		Norman R. Willans *Membre*	

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET PRINCIPAUX DIRIGEANTS

En vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil d'administration est responsable de la gestion des affaires, activités et autres actes de la Société.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

Conseil d'administration

Michel Fournier
Président et premier dirigeant

Yvon Bourget
Administrateur

Sophie Joncas
Administratrice

Clément Côté
Administrateur

Rose Thernios
Administratrice

Norman R. Willans
Administrateur

Dirigeants et cadres supérieurs

Michel Fournier
Président

Glen P. Carlin
Directeur général

Sylvie Lefebvre
Avocate-conseil
et secrétaire de la Société

Daniel Dupuis
Directeur,
Finances et administration

Guy Maillhot
Directeur,
Ingénierie

Denis Daigneault
Directeur,
Construction et gestion de projet

Raymond Dersault
Directeur,
Exploitation et entretien

COMITES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE PJCCI

Comité de gestion

René Thériault
Président

Sophie Joncas
Membre

Clément Côté
Membre

Comité de gestion des risques

Glen P. Carlin
Président

Sylvie Lefebvre
Membre

Guy Maillot
Membre

Raymond Denault
Membre

Comité de vérification

Sophie Joncas
Présidente

René Thériault
Membre

Clément Côté
Membre

SOMMAIRE FINANCIER

en dollars	2004	2003
• EXPLOITATION		
Revenus		
Baux et permis	729 064	704 174
Intérêts	180 433	179 960
Autres sources	73 294	106 600
Dépenses		
Entretien	24 514 790	15 220 354
Fonctionnement	3 452 367	3 885 349
Administration	3 688 503	3 330 536
Amortissement	4 430 628	2 615 644
Perte avant le financement du gouvernement	35 103 497	23 561 120
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	30 621 581	23 585 410
Amortissement de l'aide en capital reportée	3 382 006	971 746
Bénéfice net (perte nette)	(1 099 910)	756 036
• BILAN		
Actif à court terme	10 513 038	13 896 969
Passif à court terme	4 525 556	3 899 487
Immobilisations	133 535 740	135 889 704
Retenue de garantie	2 795 966	2 795 966
Avantages sociaux futurs	651 516	600 228
Aide en capital reportée	125 444 016	126 749 358
Avoir de l'actionnaire	10 631 724	11 731 634
• EVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Activités d'exploitation	(1 063 408)	3 181 732
Activités d'investissement	(2 076 664)	155 574 615)
Activités de financement	2 076 664	52 074 615
Augmentation (diminution des espèces et quasi-espèces)	(1 063 408)	1 318 268)

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

Conseil d'administration

Sheila Tremblay
Présidente

Albert S. Jacquez
Vice-président

Guy Berthiaume
Administrateur

Sal Pisani
Administrateur

Roger J. Forques
Administrateur

Edward Margosian
Administrateur

John M. Kroon
Administrateur

Gerald H. Johnston
Administrateur

Dirigeants et cadres supérieurs

Gérard Lalonde
Trésorier

Edward Margosian
Trésorier adjoint

Roger J. Forques
Trésorier adjoint

Norman B. Willars
Avocat général et secrétaire de la Société

Marc C. Owen
Avocat général adjoint

Hendrik H. Saaltink
Directeur général

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CPIVM

Comité de gestion

Sheila Tremblay
Présidente

Sal Pisani
Membre

John M. Kroon
Membre

Comité de gestion des risques

Hendrik H. Saaltink
Président

Charles Crispin
Membre

Ian McPherson
Membre

Comité de vérification

John M. Kroon
Président

Edward Margosian
Membre

Roger T. Forques
Membre

SOMMAIRE FINANCIER

en dollars	2004	2003
• EXPLOITATION		
Revenus		
Péages	3 748 312	3 767 639
Location	138 728	71 779
Investissements	68 839	43 068
Autres	113 271	68 799
Dépenses		
Entretien	1 412 096	1 373 567
Perception des péages	783 977	727 716
Administration	861 322	646 484
Amortissement	314 306	402 944
Bénéfice net	697 449	751 115
• BILAN		
Actif à court terme	2 904 363	2 459 864
Passif à court terme	1 027 231	564 915
Immobilisations	565 039	500 867
Réparations importantes reportées	223 105	433 874
Avantages sociaux futurs	278 198	260 322
Capital-actions et obligations à payer	16 000	16 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	2 371 078	2 553 368
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Activités d'exploitation	964 236	1 278 018
Activités d'investissement	(237 352)	(116 938)
Activités de financement	(560 927)	16 442
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèce	165 957	1 177 522

LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

Administrateurs et dirigeants

James McIntyre
Président et administrateur

Alexander Harry
Vice-président et administrateur

Robert Collins
Administrateur

Gerald H. Johnston
Administrateur

Allan Jackson
Administrateur

Don Macgregor
Administrateur

Mary Trbovich
Administratrice

Helen Gillespie
Administratrice

Lorie Bottos
Secrétaire trésorier et administrateur

SOMMAIRE FINANCIER

en dollars	2003	2002
• EXPLOITATION		
Revenus		
Péages	3 294 875	3 446 188
Baux et permis	305 055	351 379
Investissements	35 528	28 802
Autres	77 656	—
Dépenses		
Entretien	1 357 258	1 038 702
Perception des péages	803 319	881 988
Administration	753 900	616 752
Amortissement	220 042	246 211
Bénéfice net	578 595	1 042 715
• BILAN		
Actif à court terme	2 522 206	2 636 793
Passif à court terme	691 977	879 866
Immobilisations	8 120 423	7 573 035
Capital-actions	1 500	1 500
Bénéfices non répartis	9 907 057	9 328 462
• EVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Activités d'exploitation	798 637	1 288 926
Activités d'investissement	(709 185)	(3 302 263)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèce	(15 719)	2 091 887

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

en milliers de dollars	2004	2003	2002	2001	2000
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	2 269	2 014	1 854	2 276	2 252
Baux et permis	4 851	5 043	4 966	3 656	2 110
Péages	5 169	5 543	4 491	3 251	1 549
Intérêts	639	541	691	994	653
Autres	146	51	89	122	195
	13 074	13 219	12 091	10 299	6 759
Dépenses					
Entretien	26 904	17 148	26 237	25 978	21 530
Fonctionnement	5 872	4 640	4 614	3 175	3 566
Administration	7 690	7 894	7 347	6 095	4 564
Amortissement	5 843	4 122	3 658	3 249	2 740
	46 309	33 804	41 856	38 497	32 400
Perte avant le financement public	(33 235)	(20 585)	(29 765)	(28 198)	(25 641)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	30 622	21 345	26 726	27 966	25 168
Amortissement du financement en capital reporté	3 382	942	214	141	88
Part des actionnaires sans contrôle	(50)	(97)	(79)	(69)	—
Bénéfice net (perte nette)	719	1 605	(2 904)	1 160	(385)

ÉVOLUTION DES MÉTHODES DE GOUVERNANCE DE LA SPFL ET DE SES FILIALES

La SPFL et ses filiales se sont engagées à mettre en place des méthodes de gouvernance efficaces qui cadrent avec l'esprit et l'orientation indiqués par les lignes directrices du ministère des Finances et du Conseil du Trésor (*).

Pour ce faire, le conseil d'administration a nommé en avril 2003 un comité de gouvernance d'entreprise composé d'administrateurs de la société mère et de deux filiales, Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) et La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM). Ce comité est responsable de l'évaluation de tous les aspects des méthodes de gouvernance d'entreprise de la Société et de faire rapport au moins une fois par an au conseil d'administration au sujet des enjeux relatifs à la gouvernance. Le mandat adopté par le comité est directement lié aux lignes directrices du Conseil du Trésor.

Parmi les initiatives mises en œuvre à la Société, à PJCCI et à la CPIVM, notons :

- Les membres du comité de gouvernance de la SPFL s'assurent activement que le conseil d'administration dirige les efforts de planification stratégique. Notamment, les membres du comité, ainsi que ceux du conseil d'administration, participent à une séance annuelle de planification stratégique pour garantir que l'orientation future et les objectifs stratégiques et corporatifs sont clairs. De plus, selon les bonnes pratiques de gouvernance, les membres du conseil d'administration, en collaboration avec le président, établissent pour ce dernier des objectifs annuels, avec documentation à l'appui.

- Le comité de gouvernance de la SPFL a indiqué une orientation aux comités de gouvernance des deux filiales afin que les trois sociétés entreprennent un processus rigoureux d'identification des principaux risques auxquels elles doivent faire face et pour assurer que des systèmes de gestion de ces risques soient déjà en place ou prévus.

- Le comité de gouvernance de la SPFL a pris des mesures pour garantir que les objectifs de politique publique de la Société soient étayés par de la documentation et révisés régulièrement. En voici quelques exemples. PJCCI, en plus de ses responsabilités courantes d'exploitation de ses ouvrages dans la région métropolitaine de Montréal, participe à deux initiatives visant à assurer une circulation fluide sur une plus grande échelle. Ces études sont liées au prolongement de l'autoroute 30 et au développement potentiel d'un système de train léger sur l'Estacade du pont Champlain. De même, la CPIVM continue à collaborer avec plusieurs intervenants externes à l'élaboration d'une solution de remplacement au pont vieillissant du chenal nord. Cette initiative comprend l'organisation de séances d'information à l'intention du public pour savoir s'il vaut mieux construire un nouveau pont à travée basse ou réparer en profondeur le pont du chenal nord actuel à travée élevée.

- Conformément aux bonnes pratiques de gouvernance, de nouveaux administrateurs ont été nommés aux conseils de la SPFL et de PJCCI. Ces nominations ont été effectuées à la suite d'une évaluation de l'éventail de compétences et d'expérience des membres actuels du conseil, par rapport à la somme de compétences et d'expérience nécessaires pour assurer une efficacité maximale du conseil.

- Et finalement, on a élaboré plusieurs outils pratiques pour aider les membres du conseil d'administration et du comité de gouvernance, notamment : un *Livret sur la gouvernance d'entreprise*, très complet, à l'usage des membres des conseils d'administration et des comités de gouvernance, qui fournit aussi l'orientation nécessaire aux nouveaux administrateurs; le mandat adopté par le comité de gouvernance de la SPFL; un calendrier prédéterminé de réunions avec des modèles de rapport des activités de gouvernance.

(*) Ces lignes directrices proviennent d'un document de juin 1996 intitulé : « La gouvernance corporative dans les sociétés d'État et les autres organismes publics – Lignes directrices ».

Rapport du Verificateur	47
Bilan consolide	48
État consolide des resultats et des benefices non repartis	49
État consolide du capital d'apport	49
État consolide des flux de trésorerie	50
Notes aux etats financiers consolides	51

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS

Les états financiers consolidés du présent rapport annuel ont été préparés par la direction, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, et la direction répond de l'intégrité et de l'objectivité des données qui y figurent. La direction est également responsable de toute autre information que renferme le rapport annuel et de la concordance, le cas échéant, de cette information avec les états financiers consolidés.

Pour assumer cette responsabilité, la direction a établi et maintient des registres et documents comptables, des contrôles financiers et de gestion, des systèmes d'information et des pratiques de gestion. Ces éléments ont pour but de fournir avec une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les biens sont protégés et contrôlés et que les opérations sont conformes à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements ainsi qu'aux statuts et règlements administratifs de la Société et de ses filiales en propriété exclusive.

Le Conseil d'administration veille à ce que la direction respecte ses obligations en matière de rapports financiers et de contrôle interne, ce qu'il fait par l'intermédiaire du Comité de vérification, composé d'administrateurs externes. Le Comité rencontre la direction et le vérificateur externe indépendant pour voir comment ces groupes s'acquittent de leurs responsabilités et pour discuter de points concernant la vérification, les contrôles internes et autres sujets financiers pertinents. Le Comité de vérification a examiné les états financiers consolidés avec le vérificateur externe et a soumis son rapport au Conseil d'administration qui, à son tour, a examiné et approuvé les états financiers consolidés.

Le vérificateur externe de la Société, soit la vérificatrice générale du Canada, vérifie les états financiers et fait rapport au ministre responsable de la Société.

Le président et premier dirigeant,

Michel Fournier

Ottawa, Canada
Le 28 mai 2008

Auditor General of Canada
Vérificatrice generale du Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan consolidé de La Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2004 et les états consolidés des résultats et des bénéfices non répartis, du capital d'apport et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2004 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société et de ses filiales en propriété exclusive dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers consolidés ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements et aux statuts et règlements administratifs de la Société et de ses filiales en propriété exclusive.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Sylvain Ricard

Sylvain Ricard, CA
Directeur principal

Ottawa, Canada
Le 26 mai 2004

240 rue Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0G6

BILAN CONSOLIDÉ

en dollars	2004	2003
ACTIF		
À court terme		
Encaisse et placements à court terme (Note 3)	22 510 579	20 870 585
Débiteurs	1 920 922	1 343 564
Avance au coentrepreneur (Note 4)	200 000	—
Intérêts courus à recevoir	19 135	25 969
Frais payés d'avance	459 508	562 665
Montant à recevoir du Canada	3 868 611	6 612 473
	28 978 755	29 413 256
À long terme		
Avance au coentrepreneur (Note 4)	—	321 995
Immobilisations (Note 5)	162 318 934	164 857 187
	191 297 689	194 592 438
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	5 817 040	9 102 975
Revenus reportés	467 365	362 240
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (Note 6)	16 150	—
	6 300 555	9 465 215
Dû au coentrepreneur (Note 4)	191 320	—
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (Note 6)	42 095	—
Retenue de garantie (Note 7)	2 795 966	2 795 966
Provision pour avantages sociaux futurs	1 070 099	897 010
Financement en capital reporté (Note 8)	125 444 016	126 749 358
Part des actionnaires sans contrôle	619 265	569 101
	130 162 761	131 011 435
	136 463 316	140 476 650
Engagements et éventualités (Notes 14 et 15)		
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
Autorisé		
Nombre illimité d'actions sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré		
1 action	1	1
Capital d'apport	53 664 378	53 664 378
Bénéfices non répartis	1 169 994	451 409
	54 834 373	54 115 788
	191 297 689	194 592 438

Approuvé par le Conseil d'administration :

Président et premier dirigeant

Administrateur

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ETAT CONSOLIDE DES RESULTATS ET DES BENEFICES NON REPARTIS

en dollars	2004	2003
Revenus		
Peages	5 169 031	5 543 137
Baux et permis	4 851 388	5 069 659
Revenus d'exploitation du port des Mille Iles (Note 9)	2 268 533	2 014 252
Intérêts	639 170	540 912
Autres	146 467	51 338
	13 074 589	13 219 298
Dépenses		
Entretien	26 904 429	17 147 826
Fonctionnement	5 871 865	4 640 829
Administration	7 689 852	7 894 369
Amortissement des immobilisations	5 843 281	4 121 794
	46 309 427	33 804 818
Perte avant le financement public	(33 234 838)	(20 585 520)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	30 621 581	23 345 410
Amortissement du financement en capital reporté (Note 8)	3 382 006	971 746
Part des actionnaires sans contrôle	(50 164)	(96 930)
BENEFICE NET	718 585	3 634 706
Bénéfices non répartis (déficit accumulé) au début de l'exercice	451 409	(3 183 297)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	1 169 994	451 409

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ETAT CONSOLIDE DU CAPITAL D'APPORT

en dollars	2004	2003
Solde au début de l'exercice	53 664 378	53 443 116
Transfert de terrains du ministre des Transports (Note 11)	—	221 262
Solde à la fin de l'exercice	53 664 378	53 664 378

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

Pour l'exercice terminé le 31 octobre

en dollars	2004	2003
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	718 585	1 638 700
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations	5 843 281	4 121 794
Perte (gain) sur disposition d'immobilisations	(4 280)	190 659
Amortissement du financement en capital reporté	(3 382 006)	(971 746)
Augmentation (diminution) de la provision pour avantages sociaux futurs	173 089	(96 890)
Amortissement des revenus reportés	—	(393 000)
Part des actionnaires sans contrôle	50 164	96 930
Variation de la retenue de garantie	—	1 605 104
Variations d'éléments du fonds de roulement (Note 12)	(1 106 315)	(854 964)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	2 292 518	7 332 593
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Diminution (augmentation) de l'avance au coentrepreneur	321 995	(4 949)
Acquisition d'immobilisations	(3 246 783)	(61 646 341)
Disposition d'immobilisations	4 280	22 991
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(2 920 508)	(61 628 299)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation du dû au coentrepreneur	191 320	
Augmentation du financement en capital reporté	2 076 664	55 574 615
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	2 267 984	55 574 615
AUGMENTATION NETTE DE L'EXERCICE	1 639 994	1 278 909
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	20 870 585	19 591 676
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	22 510 579	20 870 585

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés

NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

1 - POUVOIR ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée, constituée le 2 septembre 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas sujette aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

En accord avec la directive du ministre des Transports émise en vertu de la *Loi maritime du Canada*, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a procédé au transfert de ses actifs le 1er octobre 1998. À cette date, la responsabilité de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée ainsi que des activités du pont des Mille Îles a été transférée à La Société des ponts fédéraux Limitée. Quant au tunnel de Melocheville et au pont Mercier, la responsabilité a été transférée à la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

Le 17 octobre 2000, La Société des ponts fédéraux Limitée a acquis, de la province de l'Ontario, 91,33 % des actions votantes et participantes en circulation de la Société du pont de la rivière Ste Marie pour un montant de 1 370 $.

Les principales activités de la Société englobent la gestion et l'exploitation des ponts, des installations et des autres propriétés. De plus, la Société peut acquérir des tronçons, construire les ouvrages ou autres biens ainsi que procéder à l'acquisition d'actions ou d'une participation dans toute société de gestion de ponts.

La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, dépend du gouvernement du Canada pour son financement. La Société des ponts fédéraux Limitée et sa filiale, la Société du pont de la rivière Ste Marie, ainsi que sa coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, s'autofinancent à même leurs propres revenus d'exploitation.

2 - SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

a) Méthode de consolidation:
Les états financiers consolidés englobent les comptes de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, sa filiale détenue à 91,33 %, la Société du pont de la rivière Ste Marie, ainsi que la quote-part proportionnelle, soit 50 %, des comptes de sa coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée. Quant aux résultats consolidés pour l'exercice financier 2004, ils comprennent les résultats de toutes les sociétés pour l'exercice du 1er avril 2003 au 31 mars 2004 (du 1er avril 2002 au 31 mars 2003 en 2003).

b) Crédits parlementaires:
Le montant du crédit parlementaire utilisé par la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour combler l'excédent de ses dépenses sur ses revenus d'exploitation est présenté à l'état des résultats et des bénéfices non répartis. Le montant du crédit parlementaire est déterminé selon les besoins des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation de la filiale.

La portion du crédit parlementaire utilisée par la filiale pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables est comptabilisée au bilan comme financement en capital reporté et est amortie selon la même méthode que les immobilisations connexes. La portion utilisée pour financer l'acquisition d'immobilisations non amortissables est comptabilisée à titre de capital d'apport.

Les crédits parlementaires auxquels la filiale a droit mais qui n'ont pas été perçus à la fin de l'exercice sont présentés comme montant à recevoir du Canada.

2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

c) Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui prolongent la durée de vie utile des actifs actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparations et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont engagées.

Les immobilisations provenant de ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien sont comptabilisées à la valeur comptable du cédant avec la contrepartie au capital d'apport.

L'amortissement est comptabilisé selon la méthode linéaire, d'après la durée de vie utile estimative des actifs, aux taux annuels suivants :

• Ponts	2 %	5 %
• Travaux de réfection	5 %	10 %
• Réparations importantes reportées		10 %
• Véhicules, équipements et matériel loué en vertu de contrat de location-acquisition	3 %	33 %
• Bâtiments	2 %	20 %

Les sommes relatives aux projets en voie de réalisation sont reportées à la rubrique appropriée des immobilisations lorsque le projet est achevé et elles sont amorties conformément à la politique de la Société.

d) Revenus reportés

Les revenus reportés provenant des baux, des permis et des billets de péage pour lesquels les services n'ont pas été rendus sont reportés et comptabilisés au fur et à mesure de la prestation des services.

e) Avantages sociaux futurs

À la cessation de l'emploi, les employés ont droit à des prestations déterminées, conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnité de départ. La Société constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes au fur et à mesure que les prestations sont constituées.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

f) Régime de retraite

Tous les employés de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime Ltée, participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations au Régime versées par la filiale et la coentreprise représentent le coût total des cotisations de l'employeur. Le montant est fondé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés et il pourrait être modifié si les résultats du Régime varient. Les cotisations représentent la totalité des obligations de la filiale et de la coentreprise découlant de régimes de retraite, et elles sont imputées aux résultats de l'exercice. La filiale et la coentreprise ne sont pas tenues actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique.

Les employés de La Société des ponts fédéraux Limitée participent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont le coût est partagé entre les employés et la Société.

Les cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués et elles constituent l'obligation totale de la Société au titre du régime de retraite. Les modalités de paiement des cotisations pour services passés sont fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

g) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada, exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif et du passif à la date des états financiers et sur les revenus et les dépenses déclarés pendant l'exercice visé. Les indemnités de cessation d'emploi, les frais courus relatifs aux travaux majeurs de réfection de même que les estimations des réclamations de fournisseurs sont les éléments les plus importants qui font l'objet d'estimations. Les chiffres réels pourraient différer de ces estimations.

3. ENCAISSE ET PLACEMENTS À COURT TERME

La Société investit sur le marché monétaire à court terme. Les placements à court terme sont principalement composés de bons du Trésor du gouvernement du Canada, d'obligations garanties et de certificats de dépôt. Le rendement global du portefeuille au 31 mars 2004 était de 2,00 % (2,97 % en 2003). Les termes à courir sont en moyenne de 52 jours (153 jours en 2003). La juste valeur des placements à court terme se rapproche de la valeur comptable en raison de l'échéance imminente de ces placements.

4. AVANCE ET DÛ AU COENTREPRENEUR

Ces comptes représentent l'excédent ou l'insuffisance de la contribution requise de La Société des ponts fédéraux Limitée dans sa coentreprise à court terme et à long terme.

L'avance et le dû portent intérêt mensuellement au taux moyen annuel des bons du Trésor et ne comportent pas de modalités de remboursement. Au 31 mars 2004, leur valeur comptable équivalait à leur juste valeur.

5. IMMOBILISATIONS

en milliers	2004			2003
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Terrains	4 572 750	—	4 572 750	4 562 490
Ponts	276 708 723	125 570 715	151 138 008	153 729 458
Véhicules et équipements	7 324 475	4 116 162	3 208 313	3 755 744
Bâtiments	3 771 095	2 524 789	1 246 306	2 915 384
Aqueducs, égouts et postes de pompage	1 109 142	997 589	111 553	188 407
Travaux de réfection	—	—	—	10 221
Projets en voie de réalisation	1 983 759	—	1 983 759	636 772
Matériel loué en vertu d'un contrat de location acquisition	58 245	—	58 245	—
	295 528 189	133 209 255	162 318 934	164 857 187

Le coût de l'autoroute Bonaventure, le coût initial du pont Jacques-Cartier ainsi que le coût initial de la portion canadienne du pont Sault Ste-Marie sont complètement amortis.

6. OBLIGATION DÉCOULANT D'UN CONTRAT DE LOCATION ACQUISITION

en milliers	2004
Obligation relative au matériel loué, 4,643 % remboursable par versements mensuels et échéant en 2009	58 245
Versements exigibles à court terme	16 150
	42 095

Paiements minimums exigibles au cours des cinq prochains exercices en vertu d'un contrat de location acquisition et solde de l'obligation découlant de ce contrat

en milliers	
2005	16 150
2006	12 850
2007	12 850
2008	12 850
2009	9 600
	64 300
Intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	6 055
Portion en capital des paiements minimums exigibles	58 245

5. RETENUE DE GARANTIE

La Société retient provisionnellement un montant sur le total des sommes dues à un entrepreneur en vue de garantir la bonne exécution des travaux. Le délai de garantie est de cinq ans échéant en octobre 2007. L'entrepreneur a droit à des intérêts simples de 2 % et de 2,25 % sur le montant dû, payables annuellement à compter de décembre 2003. La Société versera la retenue de garantie (réduite, le cas échéant, de toute somme due par l'entrepreneur en application des clauses de garantie du contrat), après l'expiration du délai de garantie.

6. IMMOBILISATIONS EN CAPITAL RÉCUPÉRÉ

en dollars	2004	2003
Solde au début de l'exercice	126 749 358	72 146 489
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables	2 076 664	55 574 615
Amortissement	(3 382 006)	(971 746)
Solde à la fin de l'exercice	125 444 016	126 749 358

7. REVENUS D'EXPLOITATION DU PORT DES MILLE-ÎLES

Ces revenus représentent la quote-part des résultats d'exploitation nets de la portion canadienne du port des Mille-Îles, conformément à une entente de gestion entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la *Thousand Islands Bridge Authority*.

8. RÉGIME DE RETRAITE

La charge pour tous les régimes de retraite de l'exercice est de 39 406 $ (153 484 $ en 2003).

11. TRANSFERT DE TERRAINS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Quatre parcelles de terrains situées sur la réserve de Kahnawake et trois parcelles de terrains situées dans la municipalité de Melocheville ont été transférées sans contrepartie du ministre des Transports à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée le 27 juin 2002. Les terrains ont été comptabilisés à leur valeur comptable de 221 262 $, avec la contrepartie portée au capital d'apport.

12. INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

Les variations d'éléments du fonds de roulement se détaillent comme suit :

en dollars	2004	2003
Débiteurs	(579 358)	616 277
Avance au coentrepreneur	(200 000)	
Créditeurs	6 834	(16 854)
Frais payés d'avance	103 157	(32 242)
Montant à recevoir du Canada	2 743 862	7 122 943
Créditeurs	(3 285 935)	(8 538 924)
Revenus reportés	105 125	(6 178)
	(1 106 315)	(854 964)

13. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déclarées ailleurs dans les présents états financiers, la Société est apparentée par voie de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien. La Société transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

14. ENGAGEMENTS

a) Services de fonctionnement

Le montant minimum qui sera versé au cours des prochains exercices, en vertu d'une entente pour des services de police, qui se termine le 30 juin 2005, s'établit à 3,1 millions de dollars par année. Cette entente est renouvelable à l'échéance, à moins d'avis contraire d'une des parties.

b) Fournisseurs

La société s'est engagée, principalement en vertu de contrats d'entretien, d'approvisionnement, de services professionnels et de location, à verser 29 832 259 $ jusqu'en 2007. Les paiements minimums exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

en dollars	
2005	23 955 714
2006	5 658 173
2007	218 372

15. ÉVENTUALITÉS

a) Dans le cours normal des activités, la Société est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces réclamations ou actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de la Société. Aucune provision n'a été comptabilisée à cet égard.

b) Au niveau environnemental, La Société des ponts fédéraux Limitée a fait un inventaire de toutes ses propriétés dans le but de les classer selon leur état environnemental. Les terrains considérés comme contaminés feront l'objet d'études additionnelles dans les prochaines années. Certains terrains pourraient éventuellement nécessiter des mesures de décontamination ou d'atténuation.

Le dossier environnemental prioritaire pour la Société est celui de la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. et plus particulièrement celui des terrains situés sur une partie d'un ancien site d'enfouissement, décrit ci-après. En 2003, la filiale, en collaboration avec Environnement Canada, a effectué des investigations et des tests de toxicité des eaux souterraines de terrains adjacents au fleuve Saint-Laurent. Ces terrains, gérés par la filiale depuis 1978, sont situés sur une partie d'un ancien site d'enfouissement opéré par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. La filiale procédera, en 2004, à une étude de faisabilité afin d'identifier les mesures de mitigation requises. Le coût de ces mesures ne peut être estimé actuellement et l'assumation de ces coûts devra être déterminée entre les différents propriétaires concernés. La filiale soumettra au Conseil du Trésor une demande de financement spécial, selon la portion des coûts qu'elle devra assumer, le cas échéant.

16. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La valeur aux livres de l'encaisse, des placements à court terme, des débiteurs, de l'avance au coentrepreneur, des intérêts courus à recevoir, du montant à recevoir du Canada et des créditeurs se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs, par conséquent, le risque de crédit est faible.

17. CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres correspondants de 2003 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.

BUREAUX CORPORATIFS

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
55, rue Metcalfe, bureau 1210
Ottawa (Ontario)
K1P 6L5
tél. (613) 993-6880
fax (613) 993-6945

www.pontsfederaux.ca
info@pontsfederaux.ca

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE
1111, rue Saint-Charles Ouest
Tour ouest, bureau 600
Longueuil (Québec)
J4K 5G7
tél. (450) 651-8711
fax (450) 677-6912

www.pjcci.ca

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE.
Case postale 836
Cornwall (Ontario)
K6H 5T7
tél. (613) 932-5113
fax (613) 932-9886

www.cpivm.ca
hsaaltink@cpivm.ca

LA THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY
Case postale 10
Lansdowne (Ontario)
K0E 1L0
tél. (315) 482-2501
fax (315) 482-5925

www.tibridge.com

LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE
Case postale 580
Sault Ste. Marie (Ontario)
P6A 5N1
tél. (705) 759-5400
fax (705) 759-5405

AIDE À LA RÉDACTION
Michael France

DESIGN GRAPHIQUE ET RÉALISATION
Cécile Brabant Dion

TRADUCTION
TGL Inc

ILLUSTRATIONS
Larry Fortin

PHOTOGRAPHIE
Léopold Brunet
Thousand Island Bridge Authority

IMPRESSION
Datachrome

Imprimé au Canada